3,90 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 3
März 2008
57. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

Modellbauseminar
Kopfstein, Schotter und Asphalt

Werkstatt:
- Karton-Trafohaus
- VT70-Verfeinerung

Unter der Lupe:
- Rocos 146.2
- Fleischmanns 70 in N
- 58.10-21 von Rivarossi
- V60 in N von Fleischmann
- Bachmann-Zentrale Dynamis
- Atlas-US-Startset
- Bemos MOB-Triebwagen Fze 6/6
- Altenberger in N der IG MET
- Händler-Test Neu!



Fotograf aus dem Münsterland
Ludwig Rotthowe

Ostbahn-Reise
Nächster Halt: Insterburg









Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg
07.02.–12.02.2008







Pioniertat
Trix-Elektronik

60 Jahre TT
Restaurierter ROKAL-Charme





BRANDAKTUELL:

Spielwarenmesse Nürnberg

Die Höhepunkte auf 16 Extra-Seiten

Inhalt



92 Rokal-Patrioten

Vor 60 Jahren ging die „Table-Top“-Modellbahn in Serie. Das würdigen die Lobbericher TT-Freunde mit einer Anlage.

24 Euro-Norm

Mit den Eurofima-Wagen waren es die Eisenbahnen, die den Europa-Gedanken in die Tat umsetzten.



16 (Loko-)Motiv-Finder

Mit der Kamera ist Berufs-Fotograf Ludwig Rotthowe seit jeher auf der erfolgreichen Suche nach der Romantik der Schienenstränge.



104 Das EMS-Land

Schon vor der Digitalisierung der Modellbahnwelt wurde die Elektronik immer weiter verfeinert.





Titel: V 300 Minitrix*, Multimaus Roco, HGK-Lok Piko, 18.3 + Rheingold-Wg. Märklin*, E 44.5 Liliput, 132 Märklin*, Hechtwg. Brawa, 54 Fleischmann, IR-Steuerwg. Tillig.
Fotos: * A. Stirl, alle übrigen: Werkfotos.

Insterburg & Co. 32

Ohne Ingo Insterburg und Karl Dall sind wir in Königsberg und Insterburg auf Ostbahn-Spuren.



Bahnwelt Aktuell

EURO-TAURI

Das EM-Fieber steigt


Der „Schweden-Taurus“ 1116.029 fuhr im Morgengrauen des 13. Januar 2008 den Zug AZ 13364 nach Dortmund. Danach ging es nach Köln-Gremberg ins Bw. Am späten Nachmittag war die Lok wieder gefordert, um einen Zug von Gremberg nach Aachen zu bringen.
Foto: Piplack


Der „Russland-Taurus“, 1116.084, wurde am 13. Januar 2008 im Rangierbahnhof Neuss abgestellt und kam am 15. Januar erst wieder zum Einsatz. Leider trug die frisch beklebte Lok schon Grafitti an den Seitenwänden.
Foto: Piplack


Anfang Januar kam der „Deutschland-Taurus, 1116.036, auch nach München Hbf.
Foto: Völk


Mit etwas Glück kann man die EM-Tauri auch in der Mitte Deutschlands auf der alten Nord-Süd-Strecke treffen. Etwa die 1116.067 (Polen), die mit ihrem Ganzzug, beladen mit neuen BMW, am 12. Januar 2008 in der Überholung in Mecklar warten musste.
Foto: Heiderich

● Die ÖBB als ein „Schlüsselspieler der Mobilität“ und Partner der Fußballeuropameisterschaft „UEFA EURO 2008“ nutzte die Anwesenheit von Slalomweltmeister Ivica Kostelic im bekannten Skiort Schladming zur Lokpräsentation am Bahnhof. Die ÖBB-EURO-Lok 1116.108 präsentierte sich im Kroatien-Design. Mit einer Flasche Sekt und einer Signatur auf der Seitenfläche wurde der „Kroatien-Taurus“ der ÖBB von Ivica Kostelic und ÖBB-Generaldirektor Martin Huber aus der Taufe gehoben. Insgesamt werden 17 Sonder-Loks als „Botschafter der Mobilität“ Werbung für die EURO 2008 in Österreich und der Schweiz machen. Allen Fußball- und Eisenbahnfans, und das werden am Ende die meisten sein, die keine Karten für eines der Spiele zugeteilt bekommen, bleiben so zum Trost wenigstens die bunten ÖBB-Tauri.



Ivica Kostelic (li.) signiert 1116.108, „Kroatien“, im Beisein des ÖBB-Generaldirektors Martin Huber am 21. Januar 2008.
Fotos (2): Haslebner

SPNV-AUSSCHREIBUNGEN

Strecken und Fahrzeuge

● **Das Niers-Rhein-Emscher-Netz in NRW** geht ab 2009 und 2010 an die NordWest-Bahn (NWB). Es handelt sich um vier Linien: RE 10 „Niers-Express“ Kleve – Krefeld – Düsseldorf, RB 31 „Der Niederrheiner“ Duisburg – Xanten, RB 36 „Ruhrort-Bahn“ Oberhausen – Duisburg-Ruhrort und RB 44 „Der Dorstener“ Oberhausen – Bottrop – Dorsten. Die Laufzeit beträgt 15 beziehungsweise 16 Jahre, zum Einsatz sollen Dieseltriebwagen „Lint 41 H“ gelangen.

● **Weitere 19 Talent-2-Züge** hat die DB Regio AG für die Moselbahn (13 Stück) und die Strecke Leipzig – Cottbus (sechs, jeweils ab 2009 an DB Regio vergeben) bei Bombardier in Auftrag gegeben.

● **Die Strecke Leipzig – Geithain** wird ab April 2008 bis vorerst Dezember 2009 von der Veolia Verkehr Sachsen-Anhalt GmbH und ihrem „Harz-Elbe-Express“ (HEX) bedient. Es besteht eine Option für weitere zwei Jahre, eingesetzt werden Desiros oder LINT-41.

● **Für das Ostnetz Schleswig-Holstein** kauft die DB AG bei Bombardier 64 Doppelstockwagen. Sie werden ab 2008 ausgeliefert und vorrangig zwischen Hamburg und Lübeck, aber auch nach Kiel, Travemünde und Fehmarn eingesetzt.

SCHWEIZ

„City Night Line“ nach Brig

● Nachdem die DB AG 2007 ihre drei Nachtzugmarken „DB Nachtzug“, „UrlaubsExpress“ und „CityNightLine“ unter dem neuen Dach „City Night Line“ fusioniert hat (MEB berichtete), verkehrt während der Wintersaison ein Nachtzug einmal wöchentlich von Hamburg-Altona sogar bis nach Brig in der Schweiz. Der Zug verlässt Hamburg freitags um 20.08 Uhr und trifft samstags um 6.54 Uhr in Basel ein. Von dort aus geht es zuerst nach Zürich und dann via Verbindungsschlaufe in Bern ohne Halt nach Thun. Weitere Halteorte sind Spiez, Frutigen, Kandersteg, Goppenstein und schliesslich Brig, wo die Reisenden um 12 Uhr ankommen. Am selben Tag fährt der Zug um 16.52 Uhr ab Brig auf selbem Weg zurück nach Basel und Hamburg. Diese Verbindung wird noch bis zum 29. März 2008 bedient.



Foto: Armin Schmutz

Der neue „City Night Line“-Zug auf dem Luogelkinviadukt bei Hohtenn am 22. Dezember 2007 während seiner allerersten Fahrt nach Brig. Noch überwiegen bei weitem die nachtblauen Wagen in der alten „CityNightLine“-Lackierung.



Foto: Berger

Falkenberg und die private Lokomotivsammlung von Bernd Falz waren Ende Dezember Ziel einer Überführungsfahrt. Gezogen wurde die Fuhre von V 60 383-60-B aus dem Tagebau Bitterfeld, die nicht zur DR gehörte, dahinter rollt die ehemalige E 94 058, die als Werklok 1-1122 bis 1992 im Einsatz war. Am 22. Dezember 2007 ist der Zug in Burgkemnitz.

Schnaps- und andere Zahlen



Dr. Karlheinz Haucke

Also, die Sektkorken haben wir zwar nicht knallen lassen, aber ein wenig stolz sind wir schon gewesen, als mit unserer Februar-Ausgabe 2008 das mittlerweile 666. Monatsheft des MODELLEISENBAHNER erschienen war.

Da irritiert es uns auch nicht, dass manche gerade diese Zahl als eine eher teuflische Sache betrachten. Sei´s drum, mit unserer März-Ausgabe nehmen wir nun bereits verstärkt Kurs auf die nächste Schnapszahl.

Apropos Schnaps: Der Stammtisch der Rokal-Freunde Lobberich hatte nur scheinbar eine Schnapsidee, als er sich in Erinnerung an die Anfänge der TT-Modellbahn am Niederrhein Großes vornahm. Die Sonderausstellung „60 Jahre ROKAL“, ab 2. März in der Dorenburg des Freilichtmuseums Grefrath zu sehen, ist nicht nur für Freunde und Freundinnen der Spur der Mitte empfehlenswert. Einen Zeitreise-Vorgeschmack bietet unser Anlagen-Portrait ab Seite 92.

Da kann man mal sehen, welch rasante Entwicklung die Modellbahnerei in den letzten 60 Jahren genommen hat. Womit wir bei der aktuellen Nürnberger Messe angekommen wären, deren Glanzlichter wir Ihnen wie gewohnt auf 16 Extra-Seiten schon in dieser Ausgabe, nur eine Woche nach Messeschluss präsentieren.

Irgendwie ging mir persönlich dabei Theo nicht aus dem Sinn. Sie wissen schon, der Theo gegen den Rest der Welt, mit bürgerlichem Namen Marius Müller-Westernhagen. Sein „Es geht mir gut“ hätte das Zeug zum Leit-Lied der Branche. Gemessen an den vorgestellten Innovationen und der Vielzahl der Neuheiten deuten die Vorzeichen auf Sekt und nicht auf Selters.

Bahnwelt Aktuell

BAHNINDUSTRIE

Aufträge für Siemens

Siemens kann sich über zwei neue Aufträge freuen. Die Slowenische Staatsbahn (Slovenske Železnice, SŽ) löst eine Option über zwölf mehrsystemfähige Eurosprinter (1216) im Gesamtwert von 48 Millionen Euro ein, die ab 2009 ausgeliefert werden. Die bei der SŽ als 541 eingeordneten Maschinen sind neben Slowenien in Deutschland, Österreich, Ungarn, Italien und Kroatien einsatzfähig. Siemens-Österreich in Wien verkauft zunächst zehn Niederflurstraßenbahnen des Typs ULF nach Oradea im Westen Rumäniens. Die Fahrzeuge sollen ab Mai 2008 geliefert werden, der Auftragswert umfasst 27,5 Millionen Euro und ist der erste Auslandsauftrag für die ULF-Reihe. Abgerundet werden die guten Nachrichten für Siemens mit der Zulassung des ES 64 F4 (DB-Baureihe 189) für die Betuwe-Route: Seit Dezember 2007 fahren die Züge zwischen Rotterdam und Duisburg durch.



Foto: Linser

ASF-Treffen: Am 4. November 2007 wurde beim Thüringer Eisenbahnverein in Weimar eine bemerkenswerte Parade von Akku-Schleppfahrzeugen (ASF) inszeniert mit ex. Transportbeton Heidenau, ex. Transportbeton Heidenau, ex. Magdeburger Mühlenwerke (ASF-Prototyp für Fernsteuerung), ex. Lehnamühle (Berga/Elster) und ASF 32, ex. Erfurt (v. li.).



Foto: Sangmeister

Am 22. Dezember 2007 brachte eine G 1206 der zur Arriva-Gruppe gehörenden Regentalbahn zwei „Alex"-Wagen, darunter einen Speisewagen, von Halberstadt nach Schwandorf. In Teuchern muss der Zug DBZ 89828 einen Zwischenhalt wegen einer Zugkreuzung einlegen.

Zwischenhalt

■ **Der Hauptbahnhof in Chemnitz** soll ab 2009 umgebaut werden: Die Kopfbahnsteige 1 bis 4 werden für Straßenbahnzüge geöffnet (Chemnitzer Modell), sämtliche Gleisanlagen und Leitungen erneuert. Bis 2013 soll alles fertig sein.

■ **Das Bundesverkehrsministerium** will die Installierung des Zugsicherungssystems PZB 90 grundsätzlich vorschreiben, ohne eine Entscheidung des Oberlandesgerichtes in Köln abzuwarten. Eine entsprechende Verfügung hatte das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erlassen, gegen die mehrere Museumseisenbahnen klagten.

■ **Die Häfen und Güterverkehr Köln AG** meldet eine deutliche Steigerung des Hafenumschlags in Köln zu Gunsten des Eisenbahngüterverkehrs: 2007 wurden mit 11,1 Millionen Tonnen 3,2 Prozent mehr als im Jahr zuvor umgeschlagen. Es sei das beste Ergebnis in der über 100-jährigen Geschichte des Hafens gewesen.

■ **Der Verkehrsverbund Mittelthüringen** gewährt Inhabern einer Bahncard einen Rabatt von 25 Prozent. Das Angebot gilt seit Jahresbeginn; allgemein wird in Verkehrsverbünden kein Bahncard-Rabatt gewährt.

■ **In Berlin** wird es bei der S-Bahn bald nur noch die klassische Farbgebung Dunkelrot-Ocker geben. Nach den letzten senfgelben 481/482 werden auch alle noch verbleibenden 485 („Coladosen") umlackiert.

■ **Die DB AG stiftet** an der TU Berlin eine Professur für „Logistikdienstleistungen und Transport" und stattet diese in den nächsten fünf Jahren mit insgesamt 1,7 Millionen Euro aus.

■ **Die Finanzierung von TEN-Vorhaben** (Transeuropäische Netze) durch stärkere Beteiligung des Privatsektors wird künftig erleichtert. Das sieht ein Abkommen der EU-Kommission mit der Europäischen Investitionsbank von Mitte Januar vor.

■ **Die Deutsche Bahn AG** hat 2007 die Bundesmittel in Höhe von 3,58 Milliarden Euro komplett abgerufen. Davon hat die Bahn nach eigenen Angaben rund 1,6 Milliarden Euro in den Erhalt des bestehenden Netzes an rund 1000 Baustellen investiert.

■ **In Dänemark** wurde eine seit Januar 2002 wegen Streckenmängeln gültige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 140 km/h aufgehoben, künftig sind wieder 160 km/h erlaubt. Der ICE-TD darf auf ausgewählten Strecken 180 km/h schnell fahren.

■ **Werner Dollinger (CSU),** von 1982 bis 1987 Bundesverkehrsminister im Kabinett Kohl, ist am 3. Januar 2008 im Alter von 89 Jahren gestorben. Insgesamt 37 Jahre gehörte er dem Deutschen Bundestag an.

MUSEUMSBAHN

Neues aus dem BEM Nördlingen

● Im Bayerischen Eisenbahnmuseum (BEM) hat sich in den letzten Monaten einiges getan. Neben der Fahrzeugerhaltung und -aufarbeitung waren auch Arbeiten an der Infrastruktur des Museumsgeländes durchzuführen. Im Hinblick auf das im Jahr 2009 stattfindende Jubelfest „40 Jahre Bayerisches Eisenbahnmuseum" werden derzeit die Strahlengleise vor dem Lokschuppen erneuert. Die Arbeiten zur Wiederinbetriebnahme der 52 8168, die seit 1992 zum nicht betriebsfähigen Fahrzeugbestand des BEM gehörte, gingen in den letzten Monaten gut voran, so dass am 19. Dezember 2007 die Kesseluntersuchung abgeschlossen werden konnte; Zylinder und Einströmrohre wurden ausgeblasen und die Schieber eingebaut. Die Nördlinger sind zuversichtlich, dass die Hauptuntersuchung im Frühjahr 2008 abgeschlossen werden kann. Auch an den Lokomotiven 03 2295 und 41 1150 war in den letzten Monaten einiges zu reparieren. So wurden etwa bei der 41 alle Rauchrohre und einige Heizrohre erneuert, mehrere Stehbolzen gewechselt sowie der Aschkasten und der Überhitzer repariert. Auch auf dem Wagensektor gibt es Neues zu berichten. Am 9. Dezember 2007 kam der „Karwendelwagen" (B4ü bay 29 Sonderbauart Karwendel) nach Nördlingen zurück. In Pilsen erhielt der Wagen eine Hauptuntersuchung mit Neulackierung. Außerdem wurden die Sitzpolster erneuert. Ein weiterer Wagen steht kurz vor seiner Fertigstellung. Bereits Ende der 1980er-Jahre war der Wiederaufbau eines DB-Bauzugwagens, der als Personenwagen zuletzt die Nummer 85 210 Saarbrücken getragen hatte und der Einheits-Bauart Ci-29 angehört, in Nördlingen begonnen worden. Nach mehrjähriger Unterbrechung der Arbeiten entstand in den letzten sieben Jahren in der Nördlinger Museumswerkstatt nach vollständiger Entkernung eine neue Inneneinrichtung nach Originalzeichnungen. Traditionell eröffnet der Verein seine Dampfsaison an Ostern (21. bis 24. März 2008). Weitere Termine und Informationen unter: Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V., Postfach 1316, 86713 Nördlingen, E-Mail: ries-express@bayerisches-eisenbahnmuseum.de.

MUSEUMSBAHN

Deutsche Dampflok im ČD-Einsatz


Foto: Klaus Habermann

52 8079-7 setzt am 16. Dezember 2007 im Endbahnhof Telnice unter den Augen des Abschiedspublikums um.

● Die im Eigentum von Christian Goldschagg stehende 52 8079 ist seit einer Feuerwehrprobefahrt auf der Strecke Děčin – Malé Chvojno am 14. Dezember 2007 als erste deutsche Dampflok ohne zeitliche, örtliche und technische Einschränkungen auf dem Netz der ČD zugelassen. Als bei einer Sonderfahrt der Flügelradtouristik Dresden am 15. Dezember 2007 von Dresden nach Prag, die ab Děčin genutzte ČD-Dampflok 475.179 auf der Rückfahrt kurz vor Usti n. L. einen schweren Lagerschaden erlitt, ergab sich sehr kurzfristig die Anfrage der ČD, ob 52 8079 am 16. Dezember die mit 475.179 vorgesehenen Abschiedsfahrten auf der Ex-ČD-Kursbuchstrecke 132 Děčin – Telnice übernehmen könne. Sowohl der Eigentümer als auch der Betreiber der Lokomotive, Andreas Knaak, sagten sofort und unbürokratisch zu. Am 16. Dezember zog 52 8079 daraufhin einen vollbesetzten Fünfwagenzug auf der anspruchsvollen Strecke mit langen Steigungen bis zu 20 Promille. Infos über weitere Einsätze der Lok: www.zugparty.de.

■ **SBB Cargo** hat bei Stadler Winterthur 21 elektrische Rangierlokomotiven bestellt. Die Auslieferung erfolgt 2009 und 2010.

■ **Der Citytunnel in Leipzig** wird nochmals teurer: Die erst Sommer 2006 aufgestockte Gesamtsumme soll nunmehr bei 705 Millionen Euro liegen, davor waren es 572 Millionen Euro. Grund seien zusätzliche Maßnahmen zur Gebäudesicherung und ein nachträglich einzufügender Rettungsquerstollen.

■ **Im Streit um den Berliner Hauptbahnhof** haben sich die DB AG und das Architektenbüro Gerkan und Partner auf einen Vergleich geeinigt: Die Bahn zahlt einen Betrag an die Stiftung des Architektenbüros. Kein Bestandteil der Verhandlungen war das gekürzte Ost-West-Dach.

■ **Die Rhein-Neckar-S-Bahn,** die vor über vier Jahren startete, begrüßte am 25. Januar 2008 ihren 100-millionsten Kunden.

BADEN-WÜRTEMBERG

Unfall im Madonnenland

● Ein lauter Knall erschütterte am 11. Dezember 2007 die Ruhe in Walldürn. Eine Rangiereinheit stieß auf abschüssiger Strecke mit einem wartenden Schotterzug zusammen. Dabei wurden nicht nur die rangierten Schotterwagen zerstört, auch die dem bergfahrenden Zug vorgespannte V 180 392 der Hessischen Güterbahn wurde dabei an der Front und im Dachbereich stark beschädigt. Die Rangiereinheit bestand aus einem Zwei-Wege-Atlas-Bagger, der vor Einfahrt des Schotterzuges das Gleis räumen wollte und sieben beladene aber ungebremste Schotterwagen über die Einfahrweiche drückte. Dabei geriet der Zug in die direkt an die Weichen anschließende Gefällestrecke und war vom Bagger nicht mehr zu halten. Das Lokpersonal der V 180 konnte rechtzeitig gewarnt werden.


Foto: Mann

Derzeit wird geprüft, zu welchem Restwert die Lok verkauft werden kann. Eine Verschrottung ist nicht geplant, da es einige Interessenten für die Maschine gibt.



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Haslebner

Das Rundhaus dieses Diesel-Bw befindet sich im heutigen Rumänien – in einem Landesteil, der sich derzeit zu einer europäischen Boom-Region mausert und dessen Metropole es vergangenes Jahr in den Rang einer Kulturhauptstadt Europas brachte. Bis 1918 hieß die damals zur österreichisch-ungarischen Monarchie gehörende Stadt Nagyszeben. Im Bw trifft der Eisenbahnfreund hauptsächlich die CFR-Altbaureihe 60, aber ebenso neue Dieselloks der Reihen 63 und 65. Unmittelbar in der Nähe befindet sich auch ein Dampflok-Friedhof. Relativ neu in der Region ist der Einsatz von Desiro-Dieseltriebwagen von Siemens, die im Fernverkehr anzutreffen sind. Wir wollen von Ihnen wissen, wie heißt die Stadt, wo sich das Diesel-Bw befindet, heute und wie lautete der einst deutsche Name?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. März 2007 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Januarheft lautete: „Farbe des Stirnfensterbandes". Gewonnen haben: Ammann, Peter, CH-8057 Zürich; Holtgräfe, Erwin, 66538 Neunkirchen; Prautsch, Norbert, 61381 Friedrichsdorf; Altmann, Andreas, 12623 Berlin; Benson, Jason, 42489 Wülfrath; Krell, Markus, 94133 Röhrnbach; Preiss, Michael, 79350 Sexau; Kostka, Bernd, 26954 Nordenham; Schimetschka, Edgar, 91301 Forchheim; Herder, Martin, A-9020 Klagenfurt; Brodde, Rolf, 41462 Neuss; Schönberger, Veit, 68199 Mannheim; Dietz, Werner, 09128 Chemnitz; Lauterbach, Klaus, 50374 Erftstadt; Wörner, H., 73207 Plochingen; Böhme, Sven, 22549 Hamburg; Fuhr, Hans Peter, 42471 Radevormwald; Marsing, Peter, 90411 Nürnberg; Gitter, Reinhard, 02625 Bautzen; Bergner, Klaus-Peter, 04318 Leipzig.

BAHNINDUSTRIE/FORSCHUNG

Dresdner Kompetenz für Bombardier

Die Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List" der TU Dresden ist seit 19. Dezember 2007 Sitz des „Bombardier Center of Competence for Railway Systems Engineering and Integration". Bombardier möchte damit die Zusammenarbeit mit der traditionsreichen akademischen Ausbildungsstätte für das Verkehrswesen festigen und ausbauen. Die Arbeit konzentriert sich zunächst auf die Themen „Integration und Engineering von Transportsystemen" am Institut für Bahnsysteme und öffentlichen Verkehr sowie „Fahrzeugtechnik" am Institut für Bahnfahrzeuge und Bahntechnik. Dabei steht unter Leitung von Professor Michael Beitelschmidt die Forschung auf dem Gebiet der Simulation von Schienenfahrzeugen, der Lärmverminderung und der Energieoptimierung von Lokomotiven auf dem Programm. Die Zusammenarbeit soll für Bombardier Ergebnisse in der Entwicklung bringen, den Absolventen der TU Dresden die Tür zu Bombardier öffnen und gleichzeitig die Arbeitsbedingungen für Lehre und Forschung an der TU verbessern.



Foto: Klaus Habermann

Prof. Jörg Schütte, Prof. Jörg Weber (Prorektor Wissenschaft der TU Dresden), Prof. Michael Beitelschmidt, Dr. Klaus Baur (Bombardier), Wolf-Eckhard Wormser (Kanzler der TU Dresden) und Wolfgang Tölsner (COO von Bombardier) (v.l.) bringen die weitere gute Zusammenarbeit auf den Weg.



Foto: Henschel

Da der Motorwagen 796 796 der Ruhrtalbahn bei einer Sonderfahrt in der Vorwoche einen Motorschaden erlitt, kam es am 16. Dezember 2007 zu einer ungewöhnlichen Bespannung: Railion-Lok 6463 zieht die beiden Schienenbus-Beiwagen 998 159 und 996 784 bei der Ausfahrt aus Wanne-Eickel.

ÖSTERREICH

Das doppelte Lottchen



Foto: Saßmann

Nach der Hauptausbesserung im tschechischen Werk České Velenice absolvierte die Liechtensteiner 77.250 am 18. Dezember 2007 ihre Lauf- und Belastungsprobefahrt. Bei einem Betriebshalt im Bf Nova Ves n. L. erkennt man den etwas gewöhnungsbedürftigen neuen Kamin nach ČSD-Normen, der statt der vormaligen Kobelschornstein-Attrappe montiert wurde.

● Zurzeit gibt es in Österreich zwei betriebsfähige Dampflokomotiven mit der Nummer 77.250! Dieses Kuriosum besteht seit Überführung der wahren 77.250 (ex. BBÖ 629.65; Krauss/Linz 1430/1927) am 18. Januar 2008 vom AW České Velenice/Tschechien zur ÖBB-Werkstätte in St.Pölten/Niederösterreich, wo die Liechtensteiner Museumslok eine Indusi-Einrichtung erhalten soll. Die liechtensteinische Gemeinde Schaan-Vaduz erwarb diese, bei den ÖBB bereits ausgemusterte Lok im Jahr 1974 – allerdings unter der falschen Nummer 77.244 – und stellte sie als Denkmal auf. Vor dem Abtransport aus Österreich war damals ein Nummerntausch erfolgt, um die letzte noch mit einem Rundkamin versehene Lok dieser Serie zu behalten (77.244 ex. BBÖ 629.59; Krauss/Linz 1424/1927). Rund zehn Jahre später kaufte sie ein Veranstalter aus Österreich (Brenner & Brenner) und nahm sie nach Durchführung einer Hauptausbesserung unter der falschen Nummer 77.250 (und mit vermutlich falschen Dokumenten) wieder in Betrieb. Nun besteht ein gewisser Erklärungsbedarf für den Besitzer, außerdem muss er umgehend eine neue Netzzulassung mit der korrekten Nummer 77.244 beantragen.

WEIMAR

Neuzugänge beim TEV

● Der Thüringer Eisenbahnverein (TEV) hat zwei interessante Neuzugänge, die mit Unterstützung des Landesamtes für Denkmalpflege sowie des DB-Konzernbevollmächtigten für Thüringen zustande kamen. Die Lokomotiven MEG-205 (ex. 228 788) und 229 199 werden künftig als Dauerleihgabe rollfähig und zu Ausstellungszwecken den Fahrzeugpark bereichern, dienen aber weiterhin auch als Ersatzteilspender für die aktiven MEG-Loks der Baureihen 228 und 229. Beide Loks sollen zum Bw-Fest am 24. und 25. Mai 2008 mit dem Schwerpunkt „Lokparade 118" erstmals öffentlich präsentiert werden. Zuvor veranstaltet der TEV noch eine Abschiedsfahrt für das U-Boot 219 084, das am 31. März 2008 Frisablauf hat. Am 29. März 2008 geht die letzte Reise von Weimar über Erfurt und Eisenach nach Meiningen. Dort steht auch eine Besichtigung der Dampflokwerkstatt auf dem Programm. Infos: TEV, PF 800101, 99027, Erfurt, Tel.: 0177/3385415, www.thueringer-eisenbahnverein.de.



Foto: Kloseck

Während sich MEG-205, ex. 228 788, in einem hervorragenden äußerlichen Zustand befindet, ist für 229 199 (li.) eine Neulackierung notwendig und vorgesehen.

Bahnwelt Aktuell

MUSEUMSBAHN

Museumszuwachs


Foto: SHSB

Lok 2 im Betriebseinsatz: Man beachte das Dreischienengleis.

Für den Güterverkehr auf den elektrifizierten, dreischienig ausgebauten Strecken Vaihingen, Staatsbahnhof – Möhringen – Degerloch West sowie Möhringen – Hohenheim beschaffte die Städtische Filderbahn 1922 beziehungsweise 1924 zwei vierachsige E-Loks mit Mittelführerstand, welche die bis dahin eingesetzten Dampfloks ablösten. Hersteller war das Eisenwerk Gustav Trelenberg in Breslau, die Gleichstromausrüstung stammte von der AEG. Mehr als ein halbes Jahrhundert teilten sich die beiden Loks mit den Betriebsnummern 1 und 2 die Beförderung von Waggons, die längste Zeit unter der Flagge der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB), zu der die Filderbahn ab 1934 gehörte. Hohenheim und Degerloch wurden ab 1963 beziehungsweise 1967 nicht mehr bedient. Was blieb, war der kurze Abschnitt Vaihingen – Möhringen. Der E-Lok-Einsatz endete zehn Jahre später, als die SSB unter anderem eine MaK-Diesellok beschaffte, die auch Möhringen mit versorgte. 1981 kam es schließlich zum Verkauf beider Loks an das Deutsche Straßenbahnmuseum (DSM) in Wehmingen bei Hannover. Langfristig sollte in Wehmingen nur eine Maschine erhalten bleiben, für den Museumsverein Stuttgarter Historische Straßenbahnen Anlass, sich um die überzählige Lok zu bewerben. Am 18. Dezember 2007 traf nun Lok 2 per Tieflader in der alten Wagenhalle Stuttgart-Zuffenhausen ein. Künftig wird das neue Exponat dem Regelspurbetrieb bei der Filderbahn ein Denkmal setzen und an die Zeit erinnern, als die SSB neben Menschen auch Güter bewegte.

Der Schwellenleger

Päpstlicher als der Papst

Lange hat es gedauert - nun aber ist auch die Bundesrepublik weitgehend auf die europäische Linie im Nichtraucherschutz eingeschwenkt. Klar, die Raucher sind nicht immer begeistert und manche Kneipenwirte klagen über Umsatzrückgänge, die Mehrheit der Bevölkerung ist aber zufrieden. Was die DB jetzt aber daraus macht, kann man selbst mit dem Papstvergleich nur schwer beschreiben: Da dachte der Zigarettenkonzern BAT äußerst umweltfreundlich und schickte seit Februar 2005 fast 3000 Eisenbahnwaggons vom niederländischen Zevenaar auf die Reise, die von der Bocholter Eisenbahn nach Emmerich gefahren und in Railion-Züge gereiht wurden. Tausende Lkw-Fahrten wurden eingespart und damit agierte BAT eigentlich vorbildlich. Nun hat aber die DB AG beschlossen, keinerlei Zigaretten mehr auf ihren Schienen zu dulden. Weder in Personen- noch in Güterzügen. Ein schlechter Scherz auf Kosten aller. Denn damit wird man den Zigarettenkonsum kaum einschränken können. Eines zeigt dieses Beispiel obendrein: Faktisch hat die DB nachwievor ein Monopol auf deutschen Schienen. Zwar stehen die Strecken offiziell jedem EVU offen, aber die BAT-Waggons lassen sich nicht mit privaten Anbietern weiterbefördern. Da ist deren Netzwerk einfach zu klein. Daher wird die DB auch zukünftig relativ willkürlich Güterkunden vertreiben können - mit allen möglichen fadenscheinigen Begründungen. Da gibt es bei der Politik noch viel zu tun.



Foto: Seraphin

Die Deutschland-Polen-Magistrale Hoyerswerda – Horka – Wegliniec verfügt noch über größtenteils alte Eisenbahntechnik. Der Plan zum Ausbau zur elektrifizierten zweigleisigen Strecke existiert allerdings auch schon hier. Der genaue Termin wurde allerdings immer wieder verschoben. Einen Tag vor Heiligabend 2007 passiert 232 005, die übrigens im Februar 2008 Fristablauf hat, mit dem CS 48291 das westliche Wärterstellwerk von Niesky.

BAHNINDUSTRIE

Bereit für die Zukunft

● Er gehört zu den fünf größten Güterwagenherstellern Europas, der WBN Waggonbau Niesky GmbH. Hauptprodukte sind ein hochwertiges und breites Sortiment aller Güterwagentypen sowie Komponenten für Güterwagen. Das Unternehmen ist 2005 im Rahmen eines Management-Buy-Outs durch den Geschäftsführer übernommen worden. Es gehörte davor zu Bombardier Transportation. Explodierende Materialpreise und Probleme bei Zulieferern führten im Oktober vergangenen Jahres jedoch in eine schwere Krise. Rund 250 Arbeitsplätze standen trotz guter Auftragslage auf dem Spiel. Nun ist es dem Insolvenzverwalter gelungen, einen neuen Eigentümer zu finden. Die Deutsche Bahn hat Mitte Januar den Betrieb vollständig zu einem nicht genannten Preis übernommen. Der WBN als einer der größten Arbeitgeber der Region erzielte 2006 einen Umsatz von rund 36,4 Millionen Euro. Die ungebremst starke Nachfrage nach Güterwagenkapazitäten, insbesondere der Güterbahn Railion, wird bei der Kaufentscheidung ein wesentlicher Punkt gewesen sein.



Foto: Mike Heger

Erstmals seit Aufnahme der ICE-Verbindung Frankfurt(M) – Paris mit ICE 3 M im Juni 2007 musste außerplanmäßig ein TGV POS als Ersatz für einen in Frankreich liegengebliebenen ICE 3 M einspringen. Am 11. Januar 2008 kam der TGV POS 4415 als Ersatzzug TGV 2801/2802 für die ICE-Verbindung 9553/9554 zum Einsatz. Kurz vor Groß Gerau-Dornberg ist 4415 auf der Rückfahrt als TGV 2802 zu sehen.



Foto: Gross

Die Meininger Werkslok 50 3501, erste Reko-50 der DDR, bekam Mitte Dezember so genannte große Ohren in Form von Wagner-Windleitblechen verpasst. So ausgestattet würde ihr ihre ursprüngliche Nummer (50 1380) allerdings wieder besser zu Gesicht stehen. Am 22. Dezember 2007 war sie auf ihrer ersten Fahrt zum Weihnachtsmarkt in Würzburg unterwegs und konnte kurz hinter Ebenhausen abgelichtet werden.

Zeitreise

Foto: Bellingrodt/Slg. Schumacher



1938

Die 17302 passiert das Marienkrankenhaus und wird in Kürze den Hamburger Hbf erreichen.

Spuren der LBE

Die Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) zählt zu den interessantesten Privatbahnen der deutschen Eisenbahngeschichte. Das liegt auch am Fahrzeugpark, zu dessen bekanntesten Vertretern die Doppelstockgarnituren und die stromlinienverkleideten Dampfloks gehörten. Nicht minder interessant ist, dass die LBE auch über Dampfloks der Reihe S10 verfügte. Die spätere Baureihe 17 war Preußens bedeutendster Ausflug in die Dampflok-Verbundtechnik. Im selben Jahr, in dem die LBE ihre Eigenständigkeit verlor, gelang es Carl Bellingrodt, 17302 auf der Höhe des Hamburger Marienkrankenhauses abzulichten. Zu diesem Zeitpunkt hatte sie schon einen gravierenden Umbau von der Vier- zur Dreizylinderlok hinter sich. Die Henschel-Maschine kam 1913 als Lok Nr. 16 „Rhein" zur LBE. Ihr hoher Dampf- und Brennstoffverbrauch nötigte die Bahngesellschaft 1920 zum Umbau. Nach 35 Betriebsjahren wurde die 2'C-Maschine 1948 ausgemustert. Eine 17 wird man zwischen Hamburg und Lübeck nicht mehr sehen, aber Doppelstockwagen kehren demnächst zurück, wenn die Strecke elektrifiziert ist.

Foto: Alkofer



2006

Ostern 2006 bewältigen noch Dieselloks mit Silberlingen am Haken den Verkehr zwischen Hamburg und Lübeck. Links liegen die S-Bahn-Gleise.

DB AG

„Sonderzüge in den Tod"



Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee sprach bei der Ausstellungseröffnung. Den DB AG-Vorstand vertrat Margret Suckale (1. Reihe, li.) Die engagierte Journalistin Beate Klarsfeld (1. Reihe, 4. v. l.) war ebenfalls zugegen.



Fotos (2): Metzler

Eine Medienstation mit Zeitzeugeninterviews und 40 Ausstellungstafeln erinnert an das Leid der Menschen, die dem nationalsozialistischen Rassenwahn nicht entkamen und unter grausamen Bedingungen zu den Vernichtungsstätten des NS-Regimes deportiert wurden.

Unter dem Titel „Sonderzüge in den Tod – Deportationen mit der Deutschen Reichsbahn" eröffnete Ende Januar im Berliner Bahnhof Potsdamer Platz eine Wanderausstellung zur Rolle der Reichsbahn beim Holocaust. Die Ausstellung wurde in enger Kooperation der Historiker der DB AG mit dem Museum für Verkehr und Technik (MVT) und dem Berliner Centrum Judaicum erarbeitet. Besonders herausgehoben sind die vom deutsch-französischen Ehepaar Beate und Serge Klarsfeld zusammengetragenen Schicksale von jüdischen Kindern, die aus Frankreich in die Vernichtungslager deportiert wurden. Dokumente, Grafiken und Fotos belegen und erläutern die Rolle der Reichsbahn bei der Planung und Durchführung der Transporte in den Tod. Bei der Eröffnung bekräftigte DB-Personalvorstand Margret Suckale das Anliegen: „Die Reichsbahn hat ohne Zweifel eine tragende Rolle beim nationalsozialistischen Völkermord innegehabt. Sie war in den NS-Staat integriert und hat seine verbrecherischen Aufträge erfüllt. Die Deutsche Bahn setzt mit dieser Ausstellung ihr Engagement für eine kritische Auseinandersetzung mit der Rolle der Reichsbahn im Nationalsozialismus fort." Für Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee ist „der verantwortungsvolle Umgang mit unserer Geschichte Voraussetzung für Demokratie und Toleranz." Ihm war es ein besonderes Anliegen, dass diese Ausstellung zustande kam. Sie war bis zum 11. Februar im Bahnhof Potsdamer Platz zu sehen und wird in diesem Jahr in bis zu zehn weiteren Städten zu sehen sein. Nächste Stationen sind Halle (Saale), vom 4. bis 16. März, Schwerin und Münster.

Foto: Pohl



Am 13. Januar 2008 kam 152 145 zu Intercity-Ehren. Die Lok, die sonst nur im Güterverkehr eingesetzt wird, bespannte ersatzweise den IC 2083 „Königssee" (Hamburg-Altona – Berchtesagden) auf dem Abschnitt zwischen Würzburg und Freilassing. Die vorgesehene Zuglok, ein Taurus der ÖBB, war in einen Wildunfall verwickelt. Die Aufnahme entstand bei der Einfahrt in den mittelfränkischen Bahnhof Gunzenhausen.

STIFTUNG WARENTEST

Pünktlichkeit 2007

Mehr als ein Drittel aller Fernzüge verspätet sich um vier oder mehr Minuten, jeder siebte Fernzug hat mehr als zehn Minuten Verspätung. Bei Verspätungen wird jeder vierte Anschlusszug nicht mehr erreicht. Das sind die wichtigsten Ergebnisse einer Untersuchung der Stiftung Warentest, die Ende Januar veröffentlicht wurden. Bei mehr als 90 000 Zügen überprüften die Tester im Herbst 2007 an zehn großen Bahnhöfen die Ankunftszeiten, wobei Streiktage nicht berücksichtigt wurden. Laut Untersuchung waren die Züge in Dresden, Hamburg und Köln am stärksten gefährdet, verspätet zu sein; am besten wurde der Fahrplan in Leipzig eingehalten. Im abendlichen Berufsverkehr und an Wochenenden war das Verspätungsrisiko besonders groß.



Foto: Kunick

Im Raum Dresden kam es wegen einer Sperrung des Bahnhofs Dresden-Neustadt zu Umleitungen. ICE, RE und RB nahmen den Weg über Niederwartha, wo eine neue Straßenbrücke der Vollendung entgegensieht, so auch RE 38 512 nach Cottbus. Hinter der 143 laufen zwei ehemalige Interregiowagen und zwei modernisierte Halberstädter.

Bahnwelt Aktuell

Güterverkehr

Von Peking nach Hamburg in 15 Tagen



Stolz auf die geleistete Arbeit: Bahnchef Hartmut Mehdorn in der Bildmitte, eingerahmt von seinen Ehrengästen, den Chefs der am Transport beteiligten Bahnen.

● Eigentlich kam der Containerzug aus China bereits einen Tag zuvor im Güterbahnhof Maschen südlich von Hamburg an, doch ließ es sich Bahnchef Hartmut Mehdorn am Vormittag des 24. Januar nicht nehmen, den Zug symbolisch und persönlich im Güterbahnhof Hamburg Alte Süderelbe in Empfang zu nehmen. Die beinahe fabrikneue Traxx-Lok 185 317 löste bei ihrer Ankunft ein Feuerwerk aus. Freudig begrüßten auch die Chefs der Bahnen aus Polen, Russland, Weißrussland, der Mongolei und China den Frachtzug. Der Peking-Hamburg-Container-Express startete am 9. Januar 2008 im Bahnhof Dahongmen in der chinesischen Hauptstadt zur über 10 000 Kilometer langen Reise durch China, die Mongolische Republik, Russland, Weißrussland, Polen und Deutschland. Bahnchef Mehdorn sagte bei der Ankunft: „Die Eisenbahner der sechs beteiligten Unternehmen haben in ausgezeichneter Zusammenarbeit eindrucksvoll bewiesen, dass der Frachtverkehr Asien – Europa auf der eurasischen Landbrücke eine Zukunft hat." Das Seeschiff benötigt auf dieser Verbindung mehr als 30 Tage. Der Testzug war doppelt so schnell, aber auch doppelt so teuer. Das größte Problem waren Zollformalitäten. Hamburgs Erster Bürgermeister Ole von Beust sieht im Zug keine Konkurrenz für den Hamburger Hafen, sondern vielmehr eine Ergänzung zur Schifffahrt und einen Beitrag zur Verringerung des CO_2-Ausstoßes. Beladen war der Zug mit Kleidung, elektrischen Geräten und Schuhen. Im Februar soll ein Probebetrieb auf der Strecke beginnen. Wunsch ist, diesen Zug täglich zu fahren.



Fotos (2): Brüggemann

Das Medieninteresse war groß, dicht gedrängt wird der Zug mit dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG Hartmut Mehdorn abgelichtet.



Foto: Dollinger

Lok 3 der Lech-Stahlwerke in Meitingen, nördlich von Augsburg, eine dreiachsige MaK-G 761 (Werknr. 700037, Bj. 1980), wurde kurz vor Weihnachten von der V 100, „V85", der Salzburger Localbahn zur Hauptuntersuchung gefahren. Die Lech-Stahlwerke produzieren jährlich rund eine Million Tonnen Stahl vorwiegend aus Schrott und sind ein guter Kunde der Bahn. Täglich rollen mehrere Ganzzüge Schrott dorthin, und Flachwagen mit Brammen aus den Werkstoren hinaus.

Arbeitskampf

Einigung erzielt

● Nach neun Monaten Arbeitskampf mit zwischenzeitlichen Streiks (MEB berichtete) haben sich die Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer (GDL) und die DB AG auf einen neuen Tarifvertrag, der am 1. März 2008 in Kraft treten soll, geeinigt. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses waren allerdings die Modalitäten der künftigen Zusammenarbeit der drei Bahngewerkschaften noch nicht geklärt. Die Vorstände der beiden anderen Bahngewerkschaften Transnet und GdBA beschlossen zwischenzeitlich, sich für die Einführung eines Mindestlohnes in der Eisenbahnbranche stark zu machen. In der DB AG-Zentrale zeigt man sich diesem Ansinnen gegenüber nicht grundsätzlich abgeneigt. Möglich wäre es, indem die Gewerkschaften die Aufnahme in das so genannte Entsendegesetz beantragen.



Foto: Rickelt

Die Rügensche Kleinbahn RüKB tat am Silvesterabend ihren vorläufig letzten Schnaufer. Ein Einspruch gegen die Vergabe der Verkehrsleistung an die „Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn" aus Jöhstadt/Sachsen zum 1. Januar 2008 verhinderte die reibungslose Betriebsübernahme. Wann es auf Rügen wieder dampft, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest.

TOP und FLOP

TOP: Bahn frei fürs Klima

Zum autofreien Tag in Hamburg am 20. Januar 2008 konnte man die öffentlichen Verkehrsmittel des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) unter dem Titel: „Bahn frei fürs Klima" kostenlos benutzen. Trotz und wegen des schlechten Regenwetters wurde das Angebot so stark nachgefragt, das in einigen Zügen Stehen angesagt war, besonders im Metronom. Für Fahrgäste, die sich weiter vom HVV überzeugen lassen wollen, bietet der Verbund ein dreimonatiges „Schnupperabo" an.

FLOP: Betrunken im Gleis

Ein betrunkener Autofahrer hatte das HVV-Angebot am 20. Januar nicht wahrgenommen, überquerte dafür mit seinem Auto einen gesperrten Bahnübergang zwischen Tornesch und Elmshorn und fuhr sich dort in Schienen und Schotter fest, da der Straßenbelag fehlte. Der Fahrer und seine drei Beifahrer konnten sich noch gerade retten, als ein Regionalexpress von Hamburg nach Kiel kam und das Auto 600 Meter mitschleifte. Die Strecke war rund sechs Stunden gesperrt, für den Schaden wird der Fahrer aufkommen und in Zukunft wohl mit dem HVV fahren müssen. Vier Fernzüge nach Dänemark mussten warten und der ICE von Aarhus nach Berlin musste über Eutin und Lübeck umgeleitet werden. Der mit einer 112 bespannte Regionalexpress musste von einem Hilfszug abgeschleppt werden, das Auto hat nur noch Schrottwert, aber das könnten am Ende die geringsten Kosten sein!

PRIVATBAHN

Barbara Pirch verkauft 221 135

● Auf dem Gelände der Arriva-Werke Nord GmbH in Neustrelitz (siehe Titelgeschichte, MEB 5/2007) wurde am 4. Januar 2008 ein besonderer Eigentümerwechsel vollzogen. Die bekannte Lokführerin Barbara Pirch hatte vor vielen Jahren die Diesellok 221 135 vor der Verschrottung gerettet. Jetzt verkaufte sie ihre Maschine an die Bocholter Eisenbahn. Seit Mitte Januar setzt diese die inzwischen neu in den grellorangenen Hausfarben lackierte V 200 ein.



Foto: Schulz

Abschiedsparade: Barbara Pirch übergibt Andreas Domke, Geschäftsführer der Bocholter Eisenbahn, Lokschlüssel und Betriebsbuch der noch roten 221 135.



Foto: Böhme

Die Bocholter Eisenbahngesellschaft befördert zweimal in der Woche einen Zug mit Kupferplatten von Lünen nach Hettstedt sowie den Leerzug in entgegengesetzter Richtung. Die gewöhnungsbedürftig lackierte V 200 verlässt am 25. Januar 2008 den Bahnhof Sangerhausen.



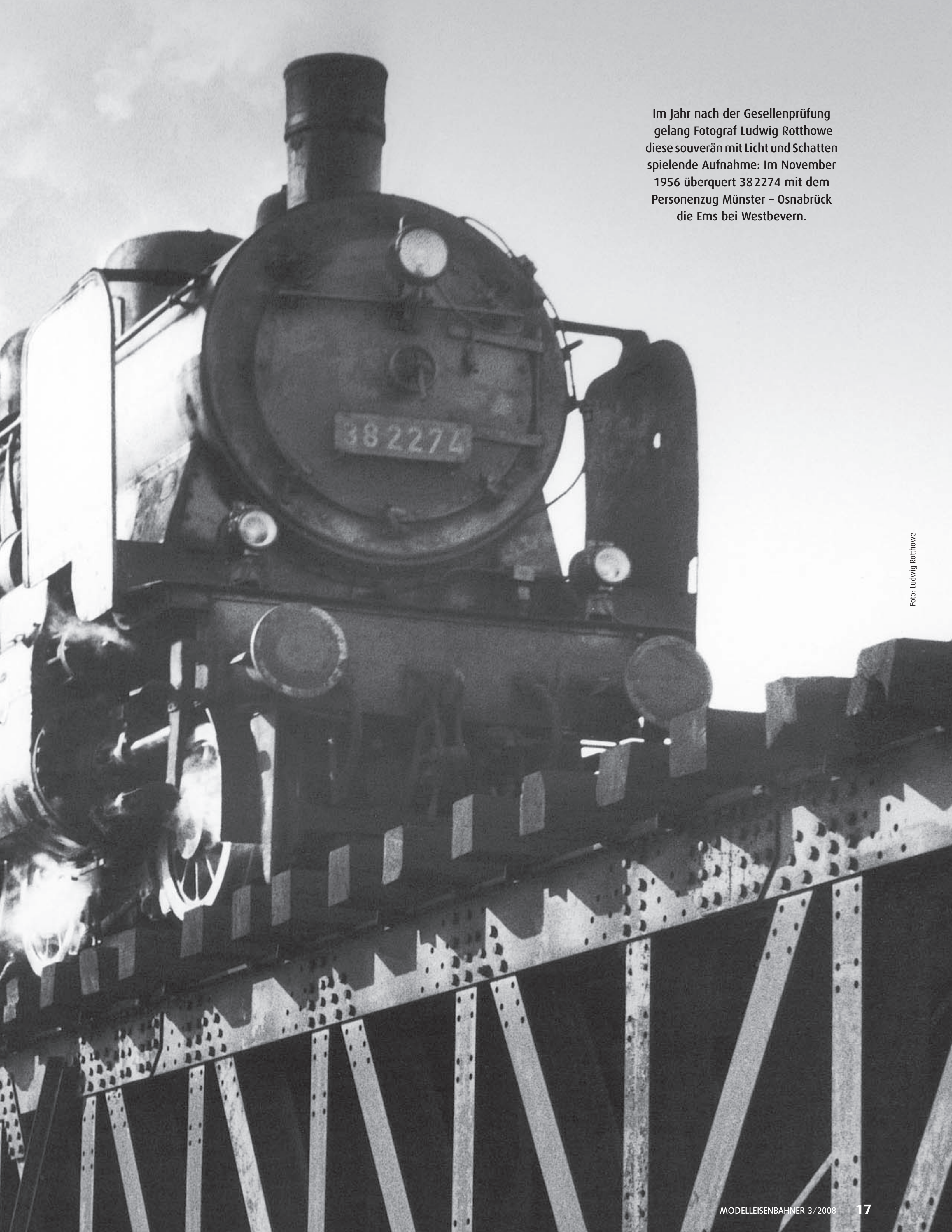
Foto: Haucke

Nicht jeder bekommt zum 50. ein eigenes Zuglaufschild überreicht.

Ein Eisenbahnfotograf aus dem Münsterland

Der fliegende LUDWIG

„Mensch, fotografiere doch nicht nur die ollen Dampfloks, nimm doch lieber Schmetterlinge oder junge Mädchen auf!" Ludwig Rotthowe folgte diesem Rat zum Glück nur ansatzweise. →



Im Jahr nach der Gesellenprüfung gelang Fotograf Ludwig Rotthowe diese souverän mit Licht und Schatten spielende Aufnahme: Im November 1956 überquert 38 2274 mit dem Personenzug Münster – Osnabrück die Ems bei Westbevern.

Foto: Ludwig Rotthowe



„Junge Mädchen fotografierte ich auch, manches Mal in Kombination mit der Bahn"


Foto: Haucke

„Keineswegs langweilig": Auch die moderne Bahn, hier NWB-VT 708 am 5. Oktober 2007 im Bf Telgte, reizt Ludwig Rotthowe zum Fotografieren.

Im April 1965 ist Rotthowe, rechtzeitig zur Stelle, als die Ottberger 44 1204 mit ihrem G-Zug nach Northeim auf Bergfahrt den ehemaligen Block Keimberg passiert.


Fotos (3): Ludwig Rotthowe

Es war der wohlgemeinte Rat eines Dampflokführers, den der junge Ludwig Rotthowe, angehender Berufsfotograf, zwar nicht in den Wind schlug, aber guten Gewissens kontern konnte: „Junge Mädchen fotografiere ich auch, manches Mal sogar in Kombination mit der Eisenbahn!"

Der gebürtige Telgter lacht, als er mir diese Begebenheit aus seinen Anfangstagen als Eisenbahnfotograf erzählt. Dass Ludwig Rotthowe mittlerweile die 70 überschritten hat, sieht man ihm nicht an. Auch nicht, dass er sich nach einem persönlichen Schicksalsschlag und schwerer Krankheit ins Leben zurückkämpft.

Meine Hochachtung, bislang eher auf den Fotografen Rotthowe beschränkt, vor dem Menschen Ludwig Rotthowe wächst. Kein Mann mit Allüren, nein, hier begegnet mir ein feinsinniger, bescheidener Münsterländer. Zwei Westfalen unter sich, mit ähnlichem Zungenschlag und mit verwandten Kindheitserinnerungen: Hier der Telgter und ich, der Lippstädter, ihm gegenüber, verbunden durch ein eisernes Band, die so genannte Rhedaer Bahn, von Münster über Telgte und Warendorf nach Rheda, die früher bis nach Lippstadt führte, dort im östlichen Bogen bis zum Hauptbahnhof parallel zur Strecke der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE).


Meisterhaft: IC 603 „Patrizier" Hamburg – Frankfurt am 12. Juni 1986 in Münster Hbf.

Wir sitzen in Plauderlaune in der gemütlichen, auf anheimelnde Art altertümlichen guten Stube des elterlichen Hauses in Telgte, während draußen, jenseits der Warendorfer Straße gerade wieder die Nordwestbahn (NWB) vorbeirauscht.

Kein Wunder, dass sich schon der kleine Ludwig für die große, meist dampfende und zischende Eisenbahn interessierte. Sein Blick geht weit zurück und Rotthowe erinnert sich an die nach heutigen Maßstäben strenge Erziehung, aber auch die Freiräume, die er genießen durfte: „Beim Pfeifen einer →



Nicht zur Reeper-, zur Bundesbahn zog es Ludwig Rotthowe in Hamburg: Am 24. August 1968 trifft er im Hauptbahnhof 221 113 mit D-Zug nach Rostock.



Bei jedem Dampflokpfiff schon als kleiner Junge flugs aus dem Haus zum Gartentor



Einen guten Blick auf Telgtes Bahnhof bietet die Brücke für Fußgänger: Wann immer es Zeit und Gesundheit erlauben, ist Ludwig Rotthowe vor Ort.

Foto: Haucke



Das Besondere im Sucher: V 200 059 als Vorspann und eine 03 fahren im Januar 1965 mit F34 „Gambrinus" Hamburg – München aus Münster Hauptbahnhof aus.

Fotos (2): Ludwig Rotthowe

sich nähernden Dampflok durfte ich schon als kleiner Junge aus dem Haus, um vom Gartentörchen aus den Zug zu bestaunen."

Einen Fotoapparat hatte das eisenbahnbegeisterte Kind aus dem Münsterländer Wallfahrtsort nicht zur Verfügung, aber es hielt die Objekte seines Interesses dennoch im Bild fest: „Ich habe sehr gerne gezeichnet", erinnert sich mein Gegenüber, „ich habe die Lokomotiven gezeichnet, zwar nicht technisch präzise, aber doch immerhin mit der richtigen Achsfolge und der Baureihennummer."

Auf meine diesbezügliche Frage, schüttelt Ludwig Rotthowe bedauernd den Kopf: „Leider sind mir diese Zeichnungen im Laufe der Zeit verlorengegangen, aber ich kann mich noch gut daran erinnern, dass ich, wenn ich einen ganzen Zug abgebildet habe, am Ende auch immer den obligatorischen Flak-Wagen gezeichnet habe."

Es war eben Krieg. Als die damals noch lediglich auf acht Jahre bemessene Volksschulzeit beendet war, herrschte zwar seit über sechs Jahren Frieden, doch Ausbildungsplätze für Schulabgänger waren auch in Telgte rar. „Nach Ende meiner Schulzeit hatte ich das große Glück, dass mein Lehrer mit dem Fotografen und späteren Obermeister der Fotografen-Innung in Münster, Werner Heller, bekannt war und dafür gesorgt hat, dass ich bei ihm meine Lehrstelle bekommen habe."

Das war im April 1952 und auch Glück für uns alle. Kameras, zumal solche, die auch schnell fahrende Züge scharf ablichten konnten, waren schließlich damals Luxus-Artikel.

„Stimmt", nickt Ludwig Rotthowe und setzt hinzu: „Meine erste Eisenbahnaufnahme entstand mit einer ganz einfachen Bilora-Stahlbox, die damals zwölf D-Mark kostete und die ich mir geliehen hatte."

Und das Motiv?

„Das Motiv war das Einfahrsignal des Bahnhofs in Telgte", schmunzelt Rotthowe, „und", fährt er augenzwinkernd fort, „das hat sich nicht bewegt."

Was für die nächsten Versuche weniger galt, nämlich fahrende Züge vor der Haustüre mit diesem einfachen Gerät abzulichten. „Die Bilora-Stahlbox besitzt eine kürzeste Verschlusszeit von einer Dreißigstel", erklärt der Fachmann die damalige vergebliche Liebesmüh. Doch Rotthowes Lehrherr hatte ein Einsehen und lieh seinem Lehrling eine 6x6- und eine 6x9-Kamera.

„Und dann dauerte es nicht lange, bis ich auch meine erste eigene, eine Kleinbild-Kamera besaß und zwar eine Leica 2F", erzählt mir Ludwig Rotthowe und bekommt selbst nach so vielen Jahren noch glänzende Augen. „Wobei", verrät er nach kurzem Nach- →



Ideale Bedingungen für die Schwarzweiß-Fotografie: Im Februar 1963 verlassen Vorspannlok 50 1004 und eine weitere 50 Willingen mit Wintersport-Sonderzug.



„Ich hätte nie gedacht, dass sich einmal Dritte für meine Eisenbahnbilder interessieren!“

denken, „meine eigentliche Traumkamera damals eine Retina gewesen ist.“

Was allerdings eine Sackgasse gewesen wäre. „Mein Lehrmeister sagte vernünftigerweise, dass ich alsbald höhere Ansprüche an die Fotografie stellen und auf die Idee kommen würde, Objektive wechseln zu wollen, vom Normalobjektiv zum Weitwinkel und später auch zum Teleobjektiv“, erinnert sich der Telgter noch gut.

Ein weiser Rat, und der Leica, wenn auch nicht dieser, ist Ludwig Rotthowe bis heute treugeblieben: „Inzwischen fotografiere ich mit der modifizierten Leica, mit der M-Serie.“

Und der Erfolg gab und gibt ihm Recht. „Nicht zu unterschätzen ist die Verwendung eines guten Kleinbildfilms, damals des Adox KB 17“, ergänzt der Berufsfotograf mit der nach eigener Aussage „privaten“ Begeisterung für die Eisenbahnfotografie, bricht eine Lanze „für vernünftiges Handwerkszeug“.



Foto: Haucke

Wissen wiegt und braucht zudem Platz: In Rotthowes Studierstube stapelt sich die Fachliteratur, darunter selbstverständlich auch die MODELLEISENBAHNER-Ausgaben.



Fotos (2): Ludwig Rotthowe

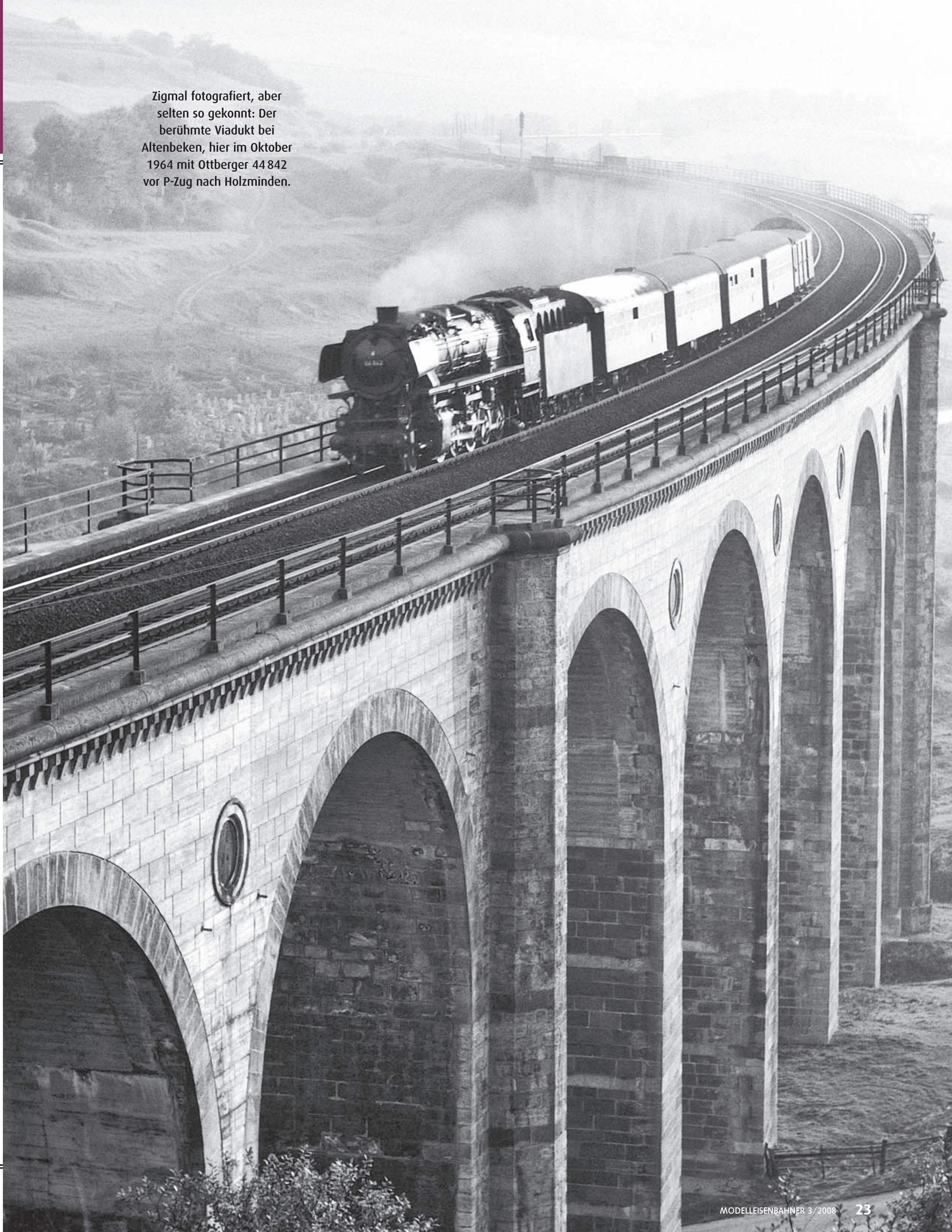
Ein Lieblingsstandort Rotthowes in den 50er-Jahren: Auf der Emsbrücke unweit Westbeverns bieten sich 50 1803 und eine 41 im Februar 1957 bei bestem Licht an.

So kam Ludwig Rotthowe zu dem Ruf des Eisenbahnfotografen, der bereits in den 50er-Jahren mit guten Objektiven, mit offener Blende, wenn es sein musse, und mit guten Filmen arbeitete. „Da hat natürlich die Berufsmeine Hobbyfotografie günstig beeinflusst“, meint der Telgter bescheiden.

„Ich hatte allerdings auch gute Vorbilder und damals gedacht: So schöne Eisenbahnbilder möchte ich auch gerne machen“, verrät Rotthowe, nennt Toni Schneider und Jean-Michel Hartmann, „die mich beeinflusst haben.“

Dies tat nicht minder seine geliebte Anneliese, die er 1958 auf der Bundesgartenschau in Köln kennenlernte und 1964, da bereits seit vier Jahren mit dem Meister-Brief in der Tasche, heiratete. Die Mutter der gemeinsamen Tochter Elisabeth war Ludwig Rotthowes Muse, die ihn inspirierte und in manch einem seiner Eisenbahnbilder weiterlebt. Und es ist kein Zufall, dass auch heute noch, ein Jahr nach ihrem Tod, ihre fröhliche Stimme auf dem Anrufbeantworter ertönt.

„Meine Grundlinie war immer der romantische Schienenstrang, nicht so sehr die Dokumentation“, stellt Ludwig Rotthowe fest und meint zum Schluss noch: „Ich hätte nie gedacht, dass sich einmal Dritte für meine Eisenbahnbilder interessieren!“ *Karlheinz Haucke*



Zigmal fotografiert, aber selten so gekonnt: Der berühmte Viadukt bei Altenbeken, hier im Oktober 1964 mit Ottberger 44 842 vor P-Zug nach Holzminden.

Als die EU noch in den Kinderschuhen steckte und EG hieß, installierten mehrere Bahngesellschaften einen Leuchtturm der Zusammenarbeit, der heute noch flackert.

500 Wagen für Europa

Teil 1

Ab 1968 setzten sich die Bahnen der TEE-Gruppe auf multidisziplinärer Ebene mit der Entwicklung des künftigen internationalen Personenverkehrs auseinander. Die Zeichen der Zeit sprachen gegen das Konzept der elitären TEE-Züge und damaligen Erste-Klasse-IC beziehungsweise -Rapidi.

Der Durchbruch zu den gemischtklassigen Qualitätszügen zog sich in einzelnen Ländern letztlich noch lange hinaus, bei der DB bis zum IC79 und in Italien gar bis 1984. Der gemischtklassige 4010-Triebzug „Transalpin" der ÖBB war 1965 noch als „Proleten-TEE" verspottet worden.

In diese Umbruchphase fiel im März 1969 der Startschuss zur gemeinsamen Entwicklung und Beschaffung eines neuen Standard-Personenwagens gehobener Qualitätsstufe durch DB, FS (Italien), ÖBB (Österreich), SBB (Schweiz), SNCB (Belgien) und SNCF (Frankreich). Wagenkonstrukteure der beteiligten Bahnen erstellten zusammen mit Sachverständigen der Betriebs- und der kommerziellen Dienste ein Lastenheft zur Vorbereitung einer Ausschreibung. Mit deren materieller Organisation wurde per 14. Dezember 1970 die Eurofima (Europäische Gesellschaft zur Finanzierung von Eisenbahnmaterial) beauftragt: Zehn Prototypwaggons und 500 spätere Serienwagen.

Die Komfortwagen, als Einheitswagen Typ Z im neuen UIC-Codex 567-2 benannt, glichen in ihren äußeren Abmessungen dem Einheitswagen Typ X: Länge über Puffer von 26,4 Metern, einen Drehzapfenabstand von 19 Metern und sechs Sitzplätze je Abteil. Dagegen wurden nur elf Abteile je Wagen in der zweiten Klasse und neun in der ersten vorgesehen. Die Länge der Zweite-Klasse-Abteile bringt mit 1888 Millimetern so mehr Beinfreiheit (gegenüber 1737 Millimetern beim UIC-X, dessen Grundriss noch vom C4ümg-54 der DB stammt), in der 1. Klasse 2306 Millimeter. Großraumwagen für den internationalen Fernverkehr, mit denen das Reisepublikum heute gerne (zwangs-)beglückt wird, waren um 1970 im Entscheidungsprozess für die neue Wagengeneration Z überhaupt noch kein Thema.

Nach den Festlegungen der UIC sollte der Einheitswagen als Typ Z Klimaanlagen erhalten, um das Komfortangebot im Fernverkehr anzuheben und 200 km/h Höchstgeschwindigkeit zu ermöglichen. Klimaanlagen setzen definierte Luftströmungsverhältnisse voraus, die nicht durch geöffnete Fenster gestört werden dürfen. Bei den nicht zu öffnenden Fenstern sind goldbedampfte Isolierscheiben von innen eingelegt und elastisch gehalten. Herausziehen des Gummieinsteckprofils löst die Scheibe zum Notausstieg. Bei Ausfall der Klimaanlage kann bei jedem Abteilfenster und bei drei Seitengangfenstern eine Klappe zur Notbelüftung geöffnet werden. Die Normierung umfasste auch eine Version Z2 für 160 km/h, die ohne Klimatisierung auskommt. Die Bauart der Türen (Schwenkschiebe- oder Drehfalttüren) ist übrigens von UIC nicht normiert.

Die DB entschloss sich 1970, noch bevor die gemeinsame Eurofima-Beschaffung eingeleitet war, auf Grundlage der neuen internationalen Festlegungen zwei eigene Prototypwagen der neuen Generation bau-





Foto: W. Schnellinger

Zwei der DB-Eurofima-Prototypen erhielten das von den SBB vorgeschlagene Anstrichschema C2: Der himmelblaue ABvmz 30-90005 ist 1984 als Kurswagen im D 517 eingereiht und wartet in Salzburg auf die Abfahrt.



Die DB ließ 1972 bei LHB je einen AB- und einen B-Wagen nach UIC-Z1 bauen. Der ABwümz[227] diente als Nr. 9s der Eurofima-Vorerprobung. Als Kurswagen im Steiermark-Express wird er 1984 in Bischofshofen rangiert.

en zu lassen. LHB lieferte 1972 den orangenen ABwümz[227] und den blauen Bwümz[237] des Typs Z1 mit Schwenkschiebetüren und gesickter Edelstahlverkleidung der Seitenwandbrüstung. Der DB-ABwümz[227] fungierte später unter Nr. 9s als zusätzlicher elfter Prototyp für Eurofima. Ein 1971 von SGP gebauter Z1, der ÖBB-Amoz 19-70, spielte dagegen keine Rolle. Die damaligen Entscheidungsvorgänge bei der DB erscheinen in sich widersprüchlich: Man lässt auch einen klimatisierten Zweiteklasseabteilwagen als Muster bauen, der dann ein unbeachtetes Einzelstück bleibt, und bestellt im Rahmen der Eurofima letztlich nur Komfortwagen der ersten Klasse für TEE und IC.

Am 23. Juli 1971 veröffentlichte Eurofima die Ausschreibung, nachdem sich zuvor die sechs Bahnverwaltungen a priori bereit erklärt hatten, an dieser Gemeinschaftsbestellung teilzunehmen und die ersten 500 Wagen dann auch so zu beschaffen, wie sie als Resultat der noch durchzuführenden Standardisierung entstehen würden. (Die angestrebten Anschlussbestellungen kamen nie zustande.) Erst per 13. Juni 1972 wählte der Verwaltungsrat der Eurofima aus den Angeboten von vier internationalen Arbeitsgemeinschaften jene aus Alsthom (F), B&N (B), Fiat (I) und LHB (D) aus, zu der die Jenbacher Werke (A) hinzutraten. Wieder verstrich fast ein Jahr, bis am 18. Mai 1973 die Bestellung erfolgte.

Am 25. März 1974 wurden die ersten der zehn Prototypwagen in Basel SBB vorgestellt. Die mit ihren Detaillösungen in der Tabelle (siehe Seite 26) aufgeführten Wagen teilten sich bezüglich des Eigentums im Verhältnis 5 : 3 : 2 auf DB, FS und SNCF auf, ohne dass sich dafür in den Dokumenten eine schlüssige Erklärung fände. Die Wagen vereinigten in einer Art erzwungener Synthese eingefahrene nationale Techniken, Festlegungen und Traditionen, deren Divergenzen etwa bis hin zur Fertigungsart der Sicherheitsfenster (Hartglas oder Verbundglas) oder der Füllung der Sitzpolster (Federkern oder Polyurethanschaum) reichten. Zwei der beige-türkisen DB-Prototypen stellten sich etwa als „französische" Wagen mit Y32-Drehgestellen und Inneneinrichtung mit Compin-Schalensitzen dar.

Die Betriebserprobung der Prototypen ab 1974 zeigte die Unbrauchbarkeit verschiedener Formen, zum Beispiel von Türen und Auftritten oder der Klimatisierung. So obsiegte etwa die BBC-Klimaanlage des DB-Prototyps von 1972 über die neuen Muster, wie sich überhaupt der definierte Serienwagen letztlich weitgehend mit dem deutschen →



Die italienischen Staatsbahnen FS ließen den AB-Prototyp Nr. 7 1985 durch den Waggonbauer Casaralta und die E-Lok-Hauptwerkstätte Foligno in den elektrotechnischen Messwagen Vlme 60 83 99-99012 umbauen.



Orangerote Eurofimazeiten: Der ÖBB-Prestigezug Transalpin Wien – Basel passiert 1984 den Brazer Bogen der Arlbergwestrampe



Der Prototypwagen Nr. 8 wurde bei den französischen SNCF bereits 1980 zum sicherungstechnischen Messwagen „Hélène" 60 87 99-97184. Im September 1997 steht er am Bahnsteig des Bahnhofs von Lyon.

Fotos (5): Petrovitsch



Zwischen 1986 und 1993 fuhren die verbliebenen ABvmz-Prototypen der DB in Beige-Ozeanblau: 61 80 30-73005, Ex-30-90005 (umgebaut auf Einspannungsanlage, reduziert auf 160 km/h), kommt 1988 auch nach Salzburg.

Entwurf von LHB samt Bremshey und BBC deckte. Im Interesse einer ausgewogenen Auftragsaufteilung wurde dem wiegenlosen Fiat-Drehgestell der Zuschlag erteilt. Für die Energieversorgung wurde der einzige angebotene vollstatische Umrichter (Chopper und Inverter) der französischen TCO (Traction CEM Oerlikon) gewählt, der mit 35 kVA auch den Kältekompressor als Hauptverbraucher mit 380 V/ 50 Hz versorgt. Die verworfenen anderen Anlagen arbeiteten mit rotierenden Umformern. Im Einsatz nach Italien, wo die 3 kV-Fahrdraht-/Heizspannung bis 4050 V ansteigt, gab es mit den TCO-Umrichtern anfänglich massive Probleme

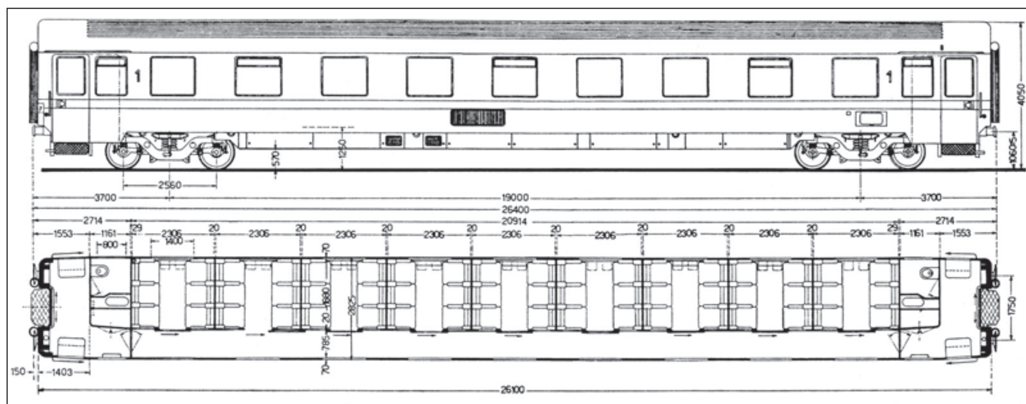
Die AB-Bauform war für die Prototypen gewählt worden, um Musterabteile beider Wagenklassen unterzubringen. AB-Wagen für den kommerziellen Einsatz wurden später ausschließlich von den ÖBB im Rahmen einer nationalen Nachbauserie 1978 bis 79 beschafft. Sie sollte mit neuem Komfortstandard viele der meist noch von der Reichsbahn (DRG) stammenden RIC-Wagen ersetzen, die in damalige EWP-Kurswagenläufe eingebunden waren. Die Einführung der IC-Blockzugbildung (z. B. DB IC 79) machte AB-Wagen ebenso obsolet wie die europaweite Eliminierung verschubaufwendiger Kurswagen. Seit 2003 bauen die ÖBB ABmz zu Apmz um (Ersteklasse-Großraum statt B-Abteile).

Nur drei der zehn Eurofima-AB-Prototypwagen gelangten längerfristig in einen kommerziellen Regeleinsatz: Jene drei Wagen Nr. 5, 5a und 6 der DB, die in ihren Musterkomponenten deutschen Normierungen entsprachen (Einrichtung LHB, Drehgestelle MD 36), sind nach Adaptierungen als Einspannungs-Wagen (200 km/h) bis heute im Einsatzbestand verblieben. Die „französischen" Musterwagen 2 und 2a im DB-Bestand mit Drehgestellen Y 32 und Corail-Abteileinrichtung wurden noch vor ihrer ersten Hauptrevision z-gestellt und die Kästen zum Aufbau der neuen Oberbau-Messwageneinheit weitergenutzt.

Auch die übrigen Prototypen wurden bald in den Bestand der Bahndienstwagen überführt: Aus den Musterwagen 1, 7 und 8 entstanden 200 bis 250 km/h lauffähige Meßwagen der SNCF und FS, aus Nr. 4 ein FS-Sanitätswagen.

Teil zwei beschäftigt sich mit der Serienlieferung, die vor gut drei Jahrzehnten begann.

Helmut Petrovitsch/al



Eurofima – Prototypen 1974

Nr.	Lieferant	Vwltg. / Wagen-Nr.	Drehgestell	Türen	Lack	Energie	Klima	Inneneinricht.
1	LHB	FS 61 83 30-90000	Breda	Wegmann	C 1	BBC	Friedmann	LHB
2	Alsthom	DB 61 80 30-90002	Y 32	Faiveley	b.-t.	Krupp	Friedmann	Quinet
2a	Alsthom	DB 61 80 30-90003	Y 32	Faiveley	b.-t.	Krupp	Friedmann	Quinet
3	LHB	SNCF 61 87 30-90001	Fiat	Wegmann	Corail	BBC	Luwa	LHB
4	Alsthom	FS 61 83 30-90002	Breda	Faiveley	C 1	Krupp	Luwa	Quinet
5	LHB	DB 61 80 30-90004	MD 36	Kiekert	b.-t.	Krupp	Luwa	LHB
5a	LHB	DB 61 80 30-90005	MD 36	Kiekert	C 2	Krupp	Luwa	LHB
6	LHB	DB 61 80 30-90006	MD 36	Wegmann	C 2	BBC	Air-Industr.	LHB
7	B&N	FS 61 83 30-90001	Fiat	Kiekert	C 1	Krupp	Air-Industr.	LHB
8	Alsthom	SNCF 61 87 30-90002	Y 32	Faiveley	Corail	TCO	Air-Industr.	Quinet
9s	LHB	DB 61 80 30-70001*	MD 37	Kiekert	o.-i.	BBC	BBC	LHB

Die rot markierten Lösungen wurden für die Serienlieferung 1977/78 ausgewählt.
Farbschemata: C 1 = Reinorange/Lichtgrau, b.-t. = Beige/Ozeanblau („creme-petrol"),
C 2 = Himmelblau/Lichtgrau , o.-i. = orange-inox, *(ABwümz^{227}, Baujahr 1972)



Die neue Brücke ist erfolgreich eingeschoben. Dahinter schließt sich die Pfeilerbahn an.



Die neue Brücke steht für den Einschub bereit. Sie wurde zuvor komplett fertiggestellt und auf Schiffen angeliefert.

Fotos: Brüggemann

AUSGEDIENT



An den Gleisen 13 und 14 im Hamburger Hbf herrschte Ruhe während der Bautage.



Ein Brückenteil wurde ausgebaut und auf eine Straße gelegt, um es dort in Einzelteile zu zerschneiden.

Unweit des Hamburger Hauptbahnhofs fand zwischen den Jahren ein spektakulärer Brückentausch statt.

Die bekannte Oberhafenbrücke sowie die Brücke über die Amsinckstraße wurden zwischen Weihnachten 2007 und Neujahr 2008 erneuert. Für die Bahn war es eine große Herausforderung, denn die Arbeiten forderten eine Totalsperrung des Verkehrs von Hamburg Hbf in Richtung Süden. Fernzüge ab Hamburg mit südlichen Zielen starteten in Hamburg-Harburg. Durchgehende Nord-Süd-Verbindungen wurden über die Güterumgehungsbahn umgeleitet und Züge von und nach Mecklenburg-Vorpommern am Hauptbahnhof vorbeigeleitet.

Die Brücken waren über 100 Jahre alt und mussten deshalb erneuert werden. Gleiches gilt auch für die so genannte Pfeilerbahn zwischen Oberhafen- und Norderelbbrücke, die ebenfalls baufällig ist. Wegen der Nähe zum Wasser und der permanenten Hochwassergefahr wird die Pfeilerbahn durch einen Bahndamm ersetzt. Beim Brückentausch wurde zunächst die alte Oberhafenbrücke komplett herausgezogen und anschließend die fertige, neue eingeschoben. Noch vor Ort wurde das alte Bauwerk in handhabbare Teile zerlegt.



Abenteuerlich: Teile der alten Brücke balancieren auf Schwimmpontons, um dort zerlegt zu werden.

Von Hamburg Hbf fuhr während der Arbeiten verstärkt die nicht betroffene S-Bahn, um Fernreisende nach Harburg zu bringen. Verärgert zeigten sich die Fahrgäste, trotz kostenlosen Kaffees und Safts in Harburg, über die schlechte Information und Fahrgastlenkung. Die Bauarbeiten dauerten einen Tag länger als geplant, was im morgendlichen Berufsverkehr des 2. Januars 2008 zu überfüllten S-Bahnen von Harburg zum Hauptbahnhof führte.

Lars Brüggemann/al

Die Schmalspurbahnen Ostdeutschlands standen und stehen im Mittelpunkt touristischen Interesses. Das zeigen auch viele mit Phantasie und Können gestaltete Hinweistafeln.

Teil 2

Der Weg zum Bahnhof

Es gibt sie noch, die Schmalspurbahnromantik im Osten Deutschlands, mancherorts als Bestandteil des regulären Nahverkehrs, meist als Zubringer von Touristenströmen und hie und da von enthusiastischen Eisenbahnfreunden erhalten oder gar neu geschaffen. Und kein anderes Bundesland kann mit einer solchen Dichte an Schmalspur-Highlights aufwarten wie Sachsen, selbst wenn man weiß, wie engmaschig dieses Netz früher einmal war.

Das erkannte und erkennt zunehmend jeder Gewerbezweig, der direkt oder indirekt vom Tourismus profitiert. Bei der östlichsten Schmalspurbahn, im Zittauer Gebirge, geht man jetzt sogar so weit, die Wagen im alten DR-Grün zu lackieren. Deren Ausgangspunkt in Zittau am Hauptbahnhof hatte es eigentlich nicht nötig, dass man eigens auf ihn verwies, und doch wurde hier mit einem schön gestalteten Hinweisschild nicht gespart.

Auch als der Bahnhofsvorplatz, in dessen Mitte sich der sehenswerte Kunstpfeil befand, zu Gunsten eines neuen Omnibusbahnhofes umgestaltet wurde, opferte man das Schild nicht, sondern

ZU DEN ZÜGEN NACH DEN KURORTEN
OYBIN × JONSDORF

Nicht zu übersehen war der Hinweis zur Schmalspurbahn auf dem Bahnhofsvorplatz von Zittau. Zwar hat das Schild seinen prominenten Standort verloren, blieb aber erhalten.



Der Schmalspurbahnsteig vor dem Empfangsgebäude des Zittauer Hauptbahnhofes Mitte der 1980er-Jahre: 99758 wartet mit ihrem Sechs-Wagen-Zug auf Ausfahrt ins Gebirge.

stellte es einige Meter entfernt wieder auf: Tradition muss sein!

Noch warten auf – wieder und hoffentlich – glorreiche Zeiten muss der Bahnhof in Malter. Der bekannte Ort an der Weißeritztalbahn mit seiner noch bekannteren Talsperre erhielt zu DDR-Zeiten eine zum Bahnhof weisende Tafel mit einer stilisierten Dampflokomotive. Wenn die Züge dort wieder rollen, erhalten hoffentlich auch die entsprechenden Schilder wieder ihre Funktion!

Vielerorts gehört die Schmalspur zum Fremdenverkehr

Denn mit dem Rabenauer Grund einschließlich Bahnhof, den zahlreichen Kunstbauten und den schmucken Empfangsgebäuden hat die Weißeritztalbahn noch weitere Höhepunkte zu bieten. Immerhin, es wird gebaut, also sagen wir mal: Auf bald!

Reichlich Skepsis schlug vor über zehn Jahren der BVO Bahn GmbH entgegen, als bekannt wurde, dass dieses eigentliche Busunternehmen die Strecke von Cranzahl nach Oberwiesenthal übernehmen würde. Doch zeigte sich, dass die heutige Sächsische Dampfbahn-Gesellschaft mbH (SDG) ihr Handwerk sehr gut versteht. Wohl nicht zufällig betreibt sie inzwischen zwei Schmalspurstrecken und wird mit der Weißeritztalbahn eine dritte hinzubekommen. Von Anfang an setzte man auf den Tourismus, und auf Sehenswürdigkeiten wie eine Schmalspurbahn mit Dampfbetrieb muss man auch dort aufmerksam machen, wo viele vorbeifahren: An Straßen.

So entstanden, ebenfalls mit dem heimischen Rohstoff Holz, schon beinahe Kleinskulpturen. Die Bezeichnung Werbeträger ist für diese Hinweis- nun ja, Tafeln, legitim und auch nicht abwertend gemeint. Denn Werbung ist heute unbestreitbarer Bestandteil eines erfolgreichen Marketings, und dieses wiederum sichert den Schmalspurbahnen ihre Existenz.

Das gilt auch für die heute als Museumsbahnen betriebenen Strecken, namentlich in Schönheide und im Pressnitztal. Nicht retten konnte die alte Pressnitztalbahn jedoch die auch dort →



So sehen heute Hinweistafeln im Erzgebirge (auch) aus: Dieses Kunstwerk und Reklameschild steht bei Cranzahl an der B95.

Als im Juni 1996 das Foto vom Wegweiser zum Bahnhof Malter gemacht wurde, war die Schmalspurwelt noch halbwegs in Ordnung.



Zu den Sehenswürdigkeiten an der Weißeritztalbahn gehören manche Wartehallen wie die vom Bahnhof Malter, der mit dem Bau der Talsperre 1908 verlegt wurde, 1983.



Die Werbung scheint sich zu lohnen: Am 9. September 2006 steht 99 794 in Cranzahl mit einem langen Wagenzug abfahrbereit.

zu finden gewesenen originellen Wegweiser. Dabei schien beispielsweise der Ort Streckewalde den Hinweis auf die Bahn schon im Ortsnamen zu tragen, auch wenn das Dorf bereits 1241 erwähnt wurde und die Bezeichnung somit eine andere Herkunft haben muss. Nach der Stilllegung 1985 sind die Wegweiser schnell verschwunden, und zumindest in diesem unteren Teil der Pressnitztalbahn wird es auf absehbare Zeit wohl weder einen Pfiff noch Auspuffschlag geben.

Das größte zusammenhängende Schmalspurnetz in Ostdeutschland, dass jüngst gar eine Erweiterung erfahren hat, liegt im Harz. Geradezu explosionsartig hat sich dort der Fremdenverkehr seit der Wende entwickelt, so dass in vielen Orten nicht das Ob, sondern das gezielte Wie der touristischen Vermarktung Gegenstand kommunaler Aktivität ist. Schierke, das vor 1989 nur mit Passierschein betreten werden durfte, steht dafür beispielhaft, denn auf dem Gemeindegebiet befindet sich auch der Höhepunkt des Harzes im wahrsten Sinne, der Brocken. Und im vergangenen Jahr feierte Schierke sein 111-jähriges Bestehen als Kurort.

Die Harzer Schmalspurbahnen dienen nicht nur der An- und Abreise, sondern sind selbst Gegenstand touristischen Interesses. Also ist es nur logisch, dass auch die vielen seit 1990 neu geschaffenen Tafeln und Wegweiser würdig auf diese Attraktion hinweisen.

Und wann, wenn nicht im Urlaub, kann man sich einmal die Zeit nehmen für die vielen Kleinode abseits des großen Rummels? *Henning Bösherz, Rainer Heinrich*



Der Harz wurde wieder, was er früher schon war: Ein beliebtes Wander- und Erholungsgebiet. In Schierke setzt man voll auf Tourismus.

Fotos (10): Rainer Heinrich



Nicht wegzudenken aus dem Fremdenverkehr des Harzes ist die meterspurige Schmalspurbahn: 30. April 2005, der Tag vor der Walpurgisnacht, mit 99 232 und Zug zum Brocken.



Traurig ging es am 30. September 1984 auf der Pressnitztalbahn zu, als 99 561 geschmückt den letzten Reisezug ducrh Streckewalde zog.



Traurig ist auch, dass Wegweiser wie dieser verschwunden sind, als auf der Bahn nichts mehr fuhr. Im Februar 1983 konnte man ihn noch finden.

Süd-Chronik mit Hintergrund

Wolfgang Bahnert: Das Bahnbetriebswerk Leipzig Hbf Süd. Eisenbahn-Fachbuch-Verlag, 2. Auflg., Neustadt/Coburg 2006. ISBN 3-9807748-8-0, 128 Seiten, 163 Sw-Abbildungen; Preis: 19,90 Euro.



■ Genaugenommen handelt es sich um eine überarbeitete und erweiterte Auflage der Anfang 1987 erschienenen und längst vergriffenen Chronik. So finden in diesem höchst informativen neuen Band nicht nur die Festwoche zum 150-jährigen Bestehen des Bw Leipzig Hbf Süd im Mai 1987 und die weitere Entwicklung bis ins neue Jahrtausend Berücksichtigung, auch etliche der seinerzeit aus ideologischen Gründen abgelehnten historischen Fotos bereichern die jetzige Ausgabe. Seinen „Gedanken freien Lauf lassen", konnte Wolfgang Bahnert nun nach eigenem Bekunden. Der altgediente Reichsbahner, langjährige Lokleiter im Bw Leipzig Hbf Süd und BSW-Vorsitzende in der Nachwendezeit tat dies mit dem erforderlichen Augenmaß, was dem Informationsgehalt dieser reich bebilderten Dokumentation nur zugute kommt. *hc*

● ***Fazit: Umfassende Darstellung eines der ältesten deutschen Bws***

Reise durch Land und Zeit

Hans-Jürgen Schulz: Eisenbahnen in Polen 1990 – 2004. Lok-Report-Verlag, Berlin 2007. ISBN 978-3-935909-01-3, 176 Seiten, 209 durchgehend farbige Abbildungen; Preis: 32,80 Euro.

■ Mancherorts greifen Veränderungen im Erscheinungsbild der Bahnen langsamer, und das muss nicht von Nachteil sein. So in Polen, wo es zwar auch neue Fahrzeuge gibt, der Verkehr auf dem (reduzierten) Netz aber weitgehend mit vorhandenen Fahrzeugen in aufgepepptem Farbkleid abgewickelt wird. Polen, das wird in diesen in einer Mischung aus Reisebericht und Essay geschriebenen Texten deutlich, ist mehr als Wolsztyn und die Verwirrung um Ortsnamen: Polen ist ein Land voller Entdeckungen auch abseits der Eisenbahntrassen, ein Land voller Leben und auch Ruhe jenseits des gewohnten deutschen Perfektionismus. Wenn auch Reisedaten des Autors nicht zu kurz kommen, liegt die Kraft des Buches eindeutig in den Fotos, die für sich Geschichten erzählen können. *hb*



● ***Fazit: Gelungenes Polen-Portrait***

Dampf über der aufgehenden Sonne

Gabriel Habermann: Mit Dampf durch China. Transpress-Verlag, Stuttgart 2007. ISBN-13: 978-3613713239, 160 Seiten, 214 Farb- und 14 Sw-Abbildungen; Preis: 29,90 Euro.



■ Dass Gabriel Habermann ein Profi ist, der mit der Fotografie seinen Lebensunterhalt bestreitet, merkt man seinen Bildern sofort an. Normalerweise versorgt er mehrere Tageszeitungen im Stuttgarter Raum mit aktuellem Bildmaterial. In seiner Freizeit jedoch fotografiert er seit vielen Jahren die Welt der Schienen und versucht dabei immer wieder, neue Perspektiven zu finden. 2004 zog es ihn zum Dampf-Abschied am legendären chinesischen Jingpeng-Pass. Tagebuchähnlich lässt er die Leser des Buches an der Reise nachträglich teilnehmen. Habermann gelingt es, im gut gestalteten Werk Stimmungen einzufangen. Er zeigt nicht nur rauchende QJ-Dampfloks, sondern auch die erdfarbenen Landschaften, die sie durchqueren, und die Menschen, die dort leben und arbeiten. Lobenswert ist das Einstiegskapitel zur chinesischen Eisenbahngeschichte. *al*

● ***Fazit: Exzellenter Bildband***



Außerdem erschienen

Anschluss-Sache

MIBA-Spezial 75: Anschließer und Werksbahnen. Verlagsgruppe Bahn, Nürnberg 2008. ISSN 0938-1775, 100 S., 47 Sw-, 200 Farbabb.; Preis: Euro 10.

Es muss nicht immer der Personenverkehr sein. Gütertransporte auf der Schiene versprechen für die Modellumsetzung ungleich vielfältigere Möglichkeiten bei gleichzeitig oft geringerem Platzbedarf: Anschließer finden Platz in jeder Ecke.

● **Wertvolle Tipps für Modellbahn-Fans**

Projekt-Planer

Franz Rittig, Gerhard Peter: Endbahnhöfe Planen und Bauen. MIBA-Planungshilfen, Verlagsgruppe Bahn, Nürnberg 2007. ISBN 978-3-89610-246-1, 112 Seiten, 62 Sw-, 136 Farbabbildungen; Preis: Euro 15,00.

Zehn Vorbild-Endbahnhöfe diverser Regionen liefern die Vorlage für detaillierte Anlagenentwürfe mit kompakten Gleisplänen, teils in mehreren Nenngrößen.

● **Mit dreidimensionalen Schaubildern**

Drehstrom-Elite

RioGrande-Videothek: Die Stars der Schiene – Folge 58: Die Baureihe 189. DVD, Best.-Nr. 6358; Laufzeit 61 Min.; Preis: 16,95 Euro.



■ Die 189 ist ein Kind des auch eisenbahntechnisch zusammenwachsenden Europas. Filmszenen aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und Italien verdeutlichen dies. Diese sind, wie bei RioGrande üblich, von hoher Qualität, was auch für die Hintergrundinformationen gilt. Modellbahner gelangen so an wertvolle Details von Einsatz und Zugbildung der 189. Selbstverständlich schaute sich das Filmteam in den Werkstätten um und schaute Lokführern bei typischen Leistungen über die Schulter. Auch dass einige Privatbahnen auf das Eurosprinter-Flaggschiff von Siemens setzen, dokumentiert die DVD. *yo*

● ***Fazit: Information satt, verpackt in schönen Bildern.***

Teil 3: Insterburg & Co. – Zwei wichtige Eisenbahnknoten in Ostpreußen

Gen Osten

Königsberg und Insterburg sind zwei klangvolle Namen im Netz der einstigen Ostbahn. Kaliningrad und Tschernjachowsk heißen sie heute, die Eisenbahn ist aber immer noch allgegenwärtig.

Dass die Gegend um die frühere ostpreußische Hauptstadt Königsberg 1945 nicht etwa zu Litauen (1944 bis 1990 „Sozialistische Sowjetrepublik“), sondern zu Russland kam, geht auf eine Entscheidung Stalins zurück, der den unmittelbaren Zugriff auf das strategisch wichtige Gebiet an der Ostsee wollte – und die dafür sorgte, dass sich das heutige „Oblast Kaliningrad“ als Enklave zwischen den EU-Staaten Litauen und Polen sowie der Ostsee befindet. In Zeiten des Kalten Krieges war das Kaliningrader Gebiet absolute Sperrzone, in der die Militärs das Sagen hatten.

Erst seit 1991 ist es Ausländern erlaubt, das Gebiet zu betreten, und erst seitdem kann man das östliche Ende der ehemals preußischen Ostbahn wieder in Augenschein nehmen.

Der neben Königsberg bedeutendste Bahnknoten Ostpreußens war Insterburg, von wo aus einst Bahnstrecken in sieben Richtungen abgingen, die Kleinbahnen nicht alle mitgezählt. Insterburg befand sich 88 Kilometer östlich der Provinzhauptstadt, war selbst Kreisstadt und später kreisfreie Stadt mit rund 30 000 Einwohnern. Im heutigen Tschernjachowsk wohnen etwa 42 000 Menschen.

Seit dem 6. Juni 1860 war Insterburg mit der Ostbahnstrecke Königsberg – Stallupönen an die Eisenbahn angebunden; die Verlängerung nach Eydtkuhnen zur preußisch-russischen Grenze erfolgte im August desselben Jahres. In rascher Folge kamen weitere Strecken ab Insterburg hinzu: 1865 nach Tilsit, nach Allenstein 1872 und nach Goldap 1878.

Die Bahnanlagen von Insterburg sind noch weitgehend vorhanden, vieles wurde in den vergangenen Jahren restauriert und zeigt sich in einem hervorragenden Zustand. Unverkennbar wurden aber einige Bauten „sowjetisiert“.



Foto: Wollny

Foto: Schumacher



Bahnsteigszenen in Insterburg (Tschernjachowsk) Hbf im August 2007 und vor dem Ersten Weltkrieg: Markant die preußische Bahnsteigüberdachung, die alle Zeitwirren überstanden hat. Heute herrscht dort allerdings vergleichsweise gähnende Leere.



Foto: Slg. Schumacher

Foto: Schumacher





Foto: Slg. Schumacher

Vom alten preußischen Bahnhofsgebäude ist kaum etwas übrig geblieben. Nach massiven Kriegszerstörungen wurde es im Stil vieler sowjetischer Bahnhöfe wieder aufgebaut. Auf dem Bahnhofsvorplatz entstand ein kleiner Park.

Touristen wird in Insterburg übrigens neben der reformierten und der katholischen Kirche sowie einigen Bürgerhäusern in der früheren Wilhelmstraße die Besichtigung des Bahnhofes und der angrenzenden ehemaligen Bw-Anlagen mit Rundschuppen und Wasserturm ausdrücklich empfohlen! →



Insterburg (Tschernjachowsk) Hbf 1997. Der Schnellzug nach Moskau wird von einer 2M62-Taigatrommel bespannt.

Es gibt viel zu entdecken für Eisenbahn-Archäologen!



Foto: Schumacher



Foto: Wollny

Der Insterbuger Ringlokschuppen, der einst eine innen liegende Drehscheibe besaß, dient heute als Parkhaus (Bild links). 1997 besaß er noch einen Schienenanschluss. Das kleine Bild zeigt eine Doppel-Taigatrommel vor der Kulisse dieses markanten Gebäudes.

Insterburg Kleinbahnhof

Rund einen Kilometer westlich des Reichsbahnhofs lagen die Anlagen der schmalspurigen Insterburger Kleinbahn, die ab 1902 mit einem 221 Kilometer langen Streckennetz das dünn besiedelte Umland in 750 mm Spurweite erschloss. Der Kleinbahnhof besaß ein stattliches Bahnhofsgebäude und zahlreiche Betriebsanlagen. Da alle Schmalspurbahnen im nördlichen Ostpreußen gleich nach Kriegsende demontiert wurden, grenzt es an ein Wunder, dass der Insterburger Kleinbahnhof fast unverändert erhalten blieb. Gleise gibt es natürlich keine mehr, aber das Kleinod wird von den Bewohnern gehegt und gepflegt. Ein Stockwerk wird seit 1956 von einer heute 86-jährigen ehemaligen Eisenbahnerin bewohnt. In einen Neubaublock wollte sie nie umziehen. Sie schätzt die gute Bausubstanz und „dass es im Winter immer schön warm ist“. Das auf der alten Postkarte rechts sichtbare Elektrizitätswerk ist ebenfalls erhalten geblieben und erfüllt noch heute dieselbe Funktion wie vor 100 Jahren. Ebenso noch zu entdecken: Ein Teil des ehemaligen Kleinbahn-Lokschuppens.



Foto: Slg. Schumacher



Foto: Schumacher

Insterburg Kleinbahnhof um 1910 und heute. Wo einst die Kleinbahngleise lagen, pflanzt Babuschka Olga heute Gemüse. Das Toilettenhäuschen wurde durch einen kleinen Stall ersetzt.

Vom alten Königsberg ist dagegen kaum etwas übrig geblieben. Um so glücklicher können sich Eisenbahnfreunde schätzen, dass während der schlimmen Kampfhandlungen von Anfang 1945 der Hauptbahnhof so gut wie unbeschädigt geblieben ist. Auch er wurde 2004/2005 gründlich restauriert und ist als „Jushnij“ oder „Passashirskij Woksal“ der wichtigste Personenbahnhof im heutigen Kaliningrad. Um die Benennung der Stadt gab und gibt es Diskussionen, doch sprechen die russischen Bewohner immer häufiger auch von „Kenigsberg“ oder kurz „Kenig“.

Die Eisenbahnanlagen von Königsberg wurden in den 1920er-Jahren grundlegend umgestaltet. Nicht weniger als vier Kopfbahnhöfe, dazu weitere Güter- und Kleinbahnhöfe, machten das Bahnnetz schon am Ende des 19. Jahrhunderts unübersichtlich und betrieblich umständlich. Spätestens 1903 wurden die Planungen konkret. Doch erst 1910 gestatteten die Militärs endgültig die Schleifung des alten Festungsgürtels, so dass 1912 mit den Umbauten begonnen wurde. Unterbrochen vom Ersten Weltkrieg, dauerten die Arbeiten schließlich bis 1929.

Der Hauptbahnhof wurde nach modernsten Grundsätzen jener Zeit erbaut. So erhielt er unter anderem separate Gepäcktunnel, das Gleisplanum wurde zwecks Kreuzungsfreiheit mit dem Straßenverkehr höher gelegt, und vor dem Empfangsgebäude befand sich eine viergleisige Wendeschleife der Königsberger Straßenbahn. Der Hauptbahnhof war ein würdiges Zentrum des Reiseverkehrs für ganz Ostpreußen. →

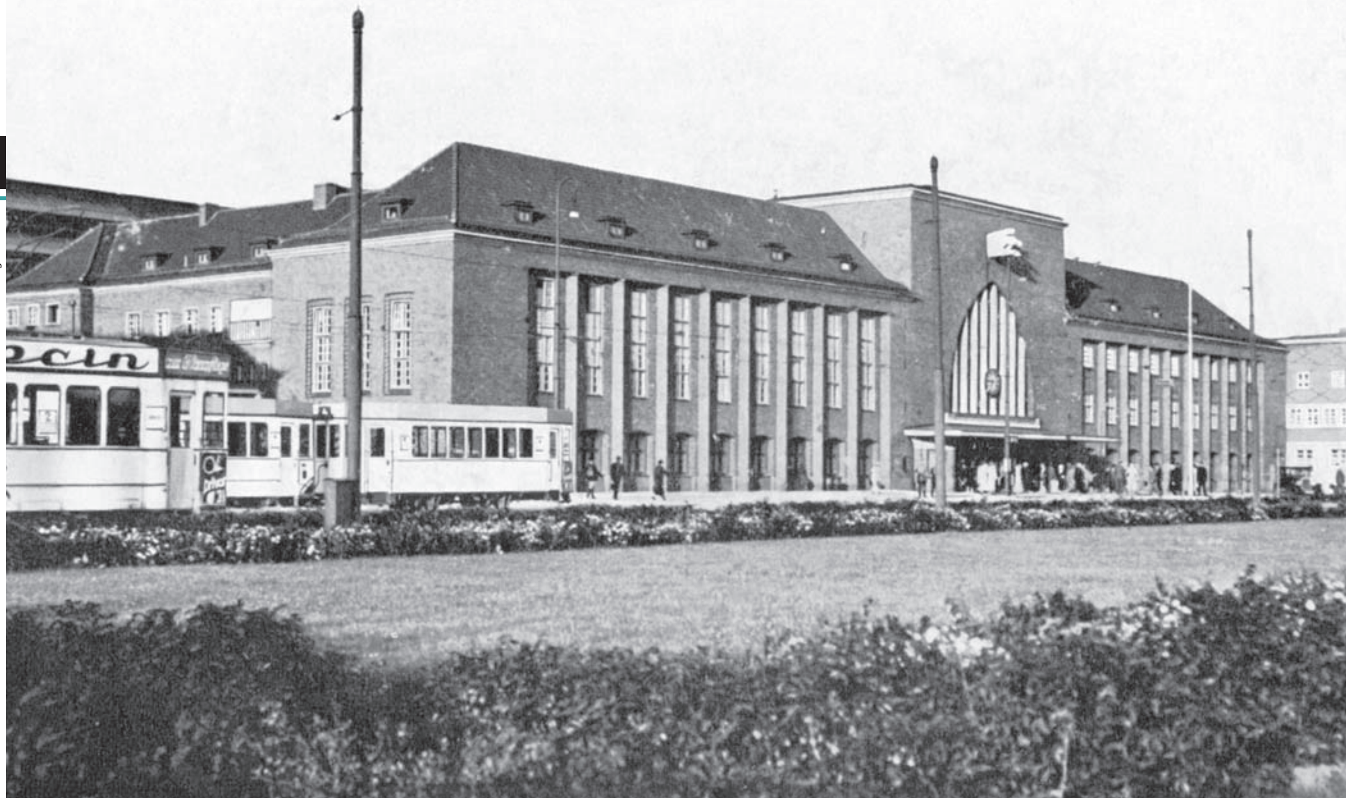

Foto: Hist. Sammlung DB AG


Foto: Slg. Schuamcher

Der Hauptbahnhof Königsberg (oben, Foto um 1930) wurde als Durchgangsbahnhof angelegt und führte den Reiseverkehr der ehemals vier Kopfbahnhöfe zusammen. Bild links: Ganz links der vormalige Südbahnhof und daneben der alte Ostbahnhof, um 1905.



Eines von vielen Relikten aus deutscher Zeit: Ein Mannheimer Hydrantdeckel auf dem Vorplatz des alten Hauptbahnhofs.

Fotos (3): Schumacher





Mustergültig renoviert präsentiert sich heute der Königsberger Hauptbahnhof von 1929. Nicht nur die Außenfassade blieb im alten Zustand erhalten. Auch die große Haupthalle spiegelt die typische Architektur der 1920er-Jahre nach wie vor wieder.

Vom Eisenbahn-Königsberg hat vieles die Zeiten überdauert



Eines von zwei Reiterstellwerken ist noch vorhanden, das an der Nordwest-Ausfahrt, 1997.



Foto: Hist. Sammlung DB AG



Großzügig und weitläufig zeigten sich die Gleisanlagen im Königsberger Hauptbahnhof (oben, um 1930). Nach der Umspurung 1945 ist der immer noch imposante Bau mit seiner dreischiffigen Halle als Kaliningrad Jushnij (Südbahnhof) ein wichtiger Knotenpunkt (links, 1997).

Fotos (2): Wollny

Waggonfabrik Steinfurt

Als im Jahre 1830 Leopold Steinfurt in Königsberg eine Fabrik für landwirtschaftliche Geräte eröffnete, ahnte er nicht, dass das die Geburtsstunde einer der erfolgreichsten Waggonbauanstalten Deutschlands war. Ab 1867 fertigte man Eisenbahnwaggons, 1899 beschäftigte Steinfurt bereits 1000 Mitarbeiter und ab 1903 produzierte man auf einem 90000 Quadratmeter großen Gelände im Stadtteil Ratshof. Dort erfand Karl Scharfenberg seine berühmte automatische Kupplung. 1922 wurde die florierende Firma eine Aktiengesellschaft, die nicht nur für die Reichsbahn arbeitete. Diese Erfolgsgeschichte endete 1945. Die Sowjets nahmen schon 1946 den Waggonbau in den alten Hallen wieder auf. Diese stehen zum großen Teil heute noch und werden von der inzwischen privaten AG „Waggonbauer“ genutzt – die Steinfurt-Tradition hat alle Zeitstürme überdauert.



Foto: Schumacher

Das Steinfurt-Gelände heute mit Originalgebäuden aus dem Jahre 1903.

Heute gehen von Kaliningrad Jushnij die breitspurigen Züge nach Litauen und weiter in Richtung Weißrussland und Russland sowie Lettland ab. DRA1-Dieseltriebzüge, mit TEP 60 und TEP 70 bespannte Schnell- oder mit 2M62 bespannte Güterzüge fahren dort, wo einst G 10, P 8, S 10.1 und 03 unterwegs waren. Eine Verbindungsbahn führt vom Hauptbahnhof zum Nordbahnhof (Sewernij), diese wird jedoch nur wenige Male am Tag befahren. Im Nordbahnhof starten die meisten Züge in die heutigen Badeorte Zelenogradsk, Pionerskij und Svetlogorsk, die früher Seebad Cranz, Neukuhren und Seebad Rauschen hießen.

Vom polnischen Braniewo (Braunsberg, siehe MODELLEISENBAHNER 7/2007) aus führte auch nach 1945 ein normalspuriges Gleis bis zu einem Königsberger Güterbahnhof. Dieses wurde bis Mai 1993 in den Hauptbahnhof hinein verlängert, und am 23. Mai 1993 startete der touristische „Königsberg-Express“ im Berliner Ostbahnhof, der erste durchgehende zivile Reisezug seit 1945! Heute erreichen Kurswagen die frühere Metropole Ostpreußens.

Im vierten und letzten Teil unserer Ostbahn-Reise suchen wir Spuren zwischen Pillau und Eydtkuhnen.

Henning Bösherz



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe“, Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Schnapszahl

Betrifft: MODELLEISENBAHNER, Heft 2/2008

Herzliche Glückwünsche zur Ausgabe Nummer 2/2008. Sie können die Sektkorken knallen lassen, denn diese Ausgabe ist das 666. Monatsheft in Folge seit dem Erscheinen des MODELLEISENBAHNER-Hefts 1 im September 1952. Als Abonnent und stolzer Besitzer aller Ausgaben von Heft 1/1952 an habe ich alle Höhen und Tiefen des MODELLEISENBAHNER miterlebt. Ihre Zeitschrift hat in den letzten Jahren an Qualität und Niveau ihre bisher höchste Stufe erreicht. ***Reinhard Preßler, 04159 Leipzig***

Dresden Heimat-Bw

Betrifft: „Ausnahme-Erscheinung“, Heft 1/2008

Die 071001 und die 081001 waren beide in Dresden beheimatet, nicht in Berlin. Sie wurden mit einer 50 aus Stendal geholt. Ich war Lokführer in Dresden, erst beim Bw Friedrichstadt, dann beim Groß-Bw Dresden. ***Herbert Scholz, E-Mail***

Würdigung

Betrifft: „Die Brückenbauer“, Heft 2/2008

Ihr Artikel ist bei unserer Belegschaft angekommen und alle waren begeistert von der Schlichtheit und der hervorragenden Darstellung unseres Geschäftes und dessen Ausgangspunkt, der Werkstatt. Auch wenn im Trubel der Baumaßnahme keine offizielle Würdigung des 80-jährigen Bestandes der Werkstatt stattgefunden hat, so ist Ihr Artikel mehr als Auszeichnung und Würdigung unserer Arbeit.

Jürgen Höfer, DB Netz AG, Anlagensanierung/ besondere Instandhaltung, 01097 Dresden

Dampflokduft

Betrifft: Basteltipps, „Räucherschlot“, Heft 1/08

Mit Interesse habe ich den Basteltipp gelesen. Dazu darf ich Ihnen mitteilen, dass es auch Räucherkerzen im Dampflokduft gibt. Hergestellt werden sie bei der Firma Jürgen Huss, Neudorfer Räucherkerzen, Gewerbegebiet 11, 09465 Sehmatal/Neudorf, Telefon 037342/88090. Ich hoffe, dass ich einigen Geruchsfreunden eine Möglichkeit des Echtdampfgefühls vermitteln konnte. ***Mike Weiß, 79194 Gundelfingen***

Scheinkampagnen

Betrifft: „Top“ und „Flop“, Heft 2/2008

Der Beitrag zeigt wieder einmal mehr als deutlich die Scheinheiligkeit des „Unternehmens Zukunft“. Dazu fiel mir sofort ein Artikel in der Sächsischen Zeitung Dresden vom 13./14.10. 2001 ein: „Bis 2006 wollen die Deutsche Bahn AG und die polnische Bahn den Streckenabschnitt Knappenrode – Horka – Wegliniec (Kohlfurth) elektrifizieren. Das soll den internationalen Güterverkehr auf der Verbindung Berlin/Dresden – Wroclaw – Krakow – Lwow – Kiew verbessern....Teil eines Memorandums, das am Freitag die Bahnchefs Hartmut Mehdorn und Krzysztof Celinski im neuen Berlin-Warschau-Express unterzeichneten.“ Leider ist auch die derzeitige Thematik „Umweltschutz“ nur eine Scheinkampagne, denn der Bund fördert mit einer Milliarde Euro die Forschung für neue Antriebstechnik der Auto-Industrie (Brennstoffzelle auch für Lkw). Und was bekommt die Bahn für Streckenausbau und Güter-Rückverlagerung auf die Schiene? Oder: Alle reden von der Umwelt – Wir heucheln nur! ***Wolf Richter, 09122 Chemnitz***

Alterungsprozesse

Betr.: Standpunkt „Wer altert, der supert unbedingt!“, Heft 1/2008

An und für sich geht das Altern ja von selbst. Und mit der Zeit altert nicht nur der Mensch, sondern auch das Hobby, hier nun in Form einer Modelleisenbahn, genauer, viel zu viel und noch zu wenig.

So weit, so gut, so neu, so schlecht,
wie mach ich's denn so wohl und recht?
Das Altern von Metall und Plaste
mit Pinsel, Pansel und auch Paste?
Mit Puder gar und Kellerstaub?
Mit Mutter Erde, buntem Laub?
Macht's doch einfach, wie ihr wollt!
Und lasst dem Schaffen freien Lauf!
Auch wenn der Neid-Kollege grollt, schei... äh... pfeifet drauf!
Altern ist doch hier wie da
ein individuelles Tun.
Genug geschrieben und bla bla!
Ans Werk! Wir altern nun!

Karl Dörfler, 53757 Sankt Augustin

Flügelkehrseite

Betrifft: Bahnwelt aktuell, Heft 1/2008

Auf dem Foto auf Seite 12 unten rechts ist die Rückseite eines Signalflügels in den Farben Rot/Weiß statt wie sonst üblich Schwarz/Weiß zu sehen. Ist das eine Sonderausführung oder hat hier jemand bei der Bildbearbeitung gemogelt? ***Karl Mittag, 09122 Chemnitz***

Anmerkung der Redaktion: Weder noch, sondern Folge fehlerhafter Montage!

Schwesterlok

Betrifft: „Rand-Erscheinung“, Heft 12/2007

Auf den Seiten 38/39 zeigten Sie wunderschöne Farbbilder der SNCB-Lok 12.004. Nun habe ich ein historisches Bild der Schwesterlok 12 03, aufgenommen in Namur am 12.8.1942. Vor der Lok sind Reichsbahner in der 41er-Uniform aufgereiht. Man feiert die 1000. Lok in Namur. Aufgearbeitet? Am Tender erkennt man die Nummer 24603. Dieselbe Lok erschien 1957 im Buch „Auf Schienen Europas“ als der Star der SNCB. Schade, dass so ein grüner Renner irgendwo verkümmert! ***Michael Kühle, 47798 Krefeld***

Foto: Kühle



Im wallonischen Namur posieren 20 Reichsbahner am 12. August 1942 vor der zur Atlantikklasse zählenden festlich geschmückten SNCB-Stromlinienlok 12 03.

Anmerkung der Redaktion: Da Namur auch während der deutschen Besetzung ein bedeutendes Ausbesserungswerk blieb, ist eine Aufarbeitung, möglicherweise in Folge von Kriegsschäden sehr wahrscheinlich.

Neuheiten von der Spielwarenmesse Nürnberg



Innovativ, emotional und jede Menge Neuheiten: Die Modellbahnbranche braucht sich in Nürnberg nicht zu verstecken.

„Es geht mir gut!“

Das Wetter meint es wirklich gut in diesen Februartagen, nicht nur mit denen, die draußen vor den Hallen den obligaten Glimmstengel vernichten oder einfach nur mal frische Luft schnappen wollen. Der für die Nürnberger Spielwarenmesse typische Wintereinbruch bleibt, nun schon zum zweiten Mal in den letzten fünf Jahren, aus und auch die brancheninterne Großwetterlage deutet eher auf ein stabiles Hoch, denn auf weitere stürmische Tiefausläufer.

Höre ich da nicht sogar ein paar Takte von Marius Müller-Westernhagen? Richtig, ein nicht ganz unbekannter Repräsentant der hiesigen Modellbahnindustrie summt das Lied „Es geht mir gut!“ vor sich hin. Und das zweifellos nicht ohne Grund: Die Spielwarenbranche wächst trotz steigender Energie- und Rohstoffpreise weltweit, nur in den USA und in Großbritannien nicht, wo die Krisen an den Finanzmärkten zu Rückgängen führten.

Modellbahn- wie Zubehörunternehmen zeigen sich bei der Leitmesse, längst als „International Toy Fair“ ihren Anspruch untermauernd, gut aufgestellt und wollen ihr großes Stück vom Kuchen zumindest behaupten. Schließlich ist die Modelleisenbahn mit allem, was dazugehört, ein zentraler Bestandteil des Spielwarenangebots, was gelegentlich aus dem Blickfeld gerät.

Folgerichtig setzt Branchenprimus Märklin bei seinen über 500 Neuheiten, Form- und Farbvarianten eingerechnet, nicht zuletzt auf den Spiel- und Spaßfaktor. „Wir haben das Kind wieder neu entdeckt für Märklin“, betont Firmenchef Axel Dietz und fügt erklärend hinzu: „Zum einen mit dem schienengebundenen Konzept, dem auf dem C-Gleis fahrenden Zirkus Mondolino mit einer kompletten Zirkuswelt drumherum, zum anderen mit Spy Tec, dem Detektiv- und Spion-Aktionsspiel mit modernster Technik.“

Natürlich wird dabei auch nicht der Märklinbahner vergessen. Mit „Mobile Vision“ tritt das Lokführerspiel in eine neue Dimension: „Wann hat man schon einmal die Möglichkeit, mit einem ICE durch einen voll besetzten Bahnhof mit gefühlten 350 Stundenkilometern zu fahren?“ Axel Dietz fragt´s schmunzelnd und ergänzt: „Das machen Sie im echten Leben als Lokführer nur einmal, mit uns aber, so oft Sie wollen auf Ihrer Anlage!“

Emotion und Innovation. Auf letztere setzt auch Fleischmann mit dem bis zuletzt streng geheimen Steuergerät, dem Profi-Boss. „Leistungsfähig und doch einfach in der Handhabung“, betont Marketing-Abteilungsleiter Gerhard Scholz.

„Nicht die Branche hat ein Problem“, zeigt sich Roco-PR-Mann Wolfgang Stock optimistisch, während die Antwort aufs Platzproblem in Halle 6 gegeben wird: KK Eishindo aus Osaka fährt im Maßstab 1:450 auf der Drei-Millimeter-Spur!

Karlheinz Haucke



Foto: Brand PR

Produktmanager Frank Flemming zu Mobile Vision: „Wenn hier ein Lokführer streikt, dann bin ich das!“



Foto: Tiedtke

Die Überraschung aus Japan: Ganze drei Millimeter misst die T-Spur der voll funktionsfähigen Modelleisenbahn aus Osaka.

ARNOLD ▸ *Erste komplette Neukonstruktion: V 300 und Krauss-Maffei-Lok ML 2200 in N*



Vom Stand der ersten Arnold-Neukonstruktion unter Hornby-Regie zeugte das Gehäuse der V 300.

Wer den Flyer des Arnold-Rapido-Clubs auf der Münchener Messe in die Hände bekam, der konnte schon unschwer erahnen, welches Vorbild der ersten Neukonstruktion unter Hornby-Regie zugrunde liegen würde. Insofern war es keine Überraschung mehr, auf dem Messestand in Halle 4 A das Gehäuse der schweren Diesellok V 300 in Augenschein nehmen zu können. Das N-Modell wird als DB-V 300 sowie im Farbkleid der Krauss-Maffei-Lok ML 2200 in den Handel kommen, letztere in einem Set mit fünf vierachsigen Selbstentladewagen. Überarbeitete Versionen der schon weitgehend in der Hornby-Ära entwickelten V 80 sind ebenso angekündigt wie die „grundsätzliche Überarbeitung der übernommenen Arnold-Modelle“, so Knut R. Heilmann, General Manager von Hornby Deutschland. Dass man es auch mit der versprochenen Wiederauflage der TT-Köfs ernst meint, davon konnten sich die Freunde der Spur der Mitte ebenfalls überzeugen lassen.

BEMO ▸ *Bernina-Ge 2/2 und Churer Vorortzug*

Wichtigste Neuheit im Schweizer Schmalspurprogramm ist ein Modell des im Churer Vorortverkehr eingesetzten dreiteiligen Pendel-Triebzugs. Die ab 1971 beschafften Züge bestehen aus den Triebwagen Be 4/4 511 bis 516, den Mittelwagen B 2411 bis 2416 sowie den Steuerwagen ABDt 1711 bis 1716. In der Produktreihe „Metal Collection“ dürfen sich Bernina-Bahner auf die zweiachsige Rangierlok Ge 2/2 161 bis 162 freuen. Neue Werbeloks sind die Ge 4/4 III 649 „Holcim“ sowie die Ge 4/4 II 611 „login“, erste Lok des Typs Ge 4/4 II mit Werbeanschriften. Wichtigste RhB-Güterwagenneuheiten sind 1965 bei Talbot beschaffte Selbstentladewagen Fd 8656 bis 8665. Die formneuen Zweiachser kommen im Vier-Wagenset. Ähnliche Fahrzeuge wurden später noch als Lizenzbauten an FO, MOB und SBB-Brünig geliefert. Je zwei Wagen werden auch in der Ausführung der FO und MOB aufgelegt. Ganz im Zeichen des Wechselbehälter-Verkehrs stehen weitere Güterwagenneuheiten. Vom Brünig-Gepäcktriebwagen folgen zwei weitere Varianten: Der seines Zahnstangenantriebs beraubte grüne De 4/4 913 als Prototyp für die später entstandenen Taltriebwagen De 110 sowie der Zahnrad-Gepäcktriebwagen in H0 Deh 120 008 in der (roten) Ausführung kurz vor der Fusion mit der LSE zur Zentralbahn „zb“. Passend zum letztgenannten Deh 120 sind die roten Mitteleinstiegswagen AB 476 und 478 sowie der A 112 im markanten „Zebra“-Design. Die Heeresfeldbahndiesellok Köf 6003 der Rügenschen Kleinbahn (RüKB) kommt im aktuellen Erscheinungsbild. Das Fertigmodell der Einheitsdampflok 99.77-79 wird jetzt auch mit der dritten Betriebsnummer 99 783 auf Bestellung gefertigt. Drei spezielle metallene Handarbeitsfertigmodelle sächsischer Loks werden auf Basis bestehender Bausätze angefertigt: Die sächsische IV K, 99 535, erinnert an die frühen 1950er-Jahre, die sächsische VI K 99 1685 rollt im Zustand von 1970 daher, mit rundem Dom und Neubaukessel. Die Einheitsdampflok 99 1777 zeigt sich im Kleid von etwa 1990, wie sie auf der Weißeritztalbahn eingesetzt wurde. Vierte Lok im Metall-Angebot ist die sächsische IV K 132 im aktuellen Lack als Lok der Traditionsbahn Radebeul.



Einbuchtungen in den Vorbauten sind typisch für die Ge 2/2.



Für die IV K 132 wird ein neues Gehäuse mit Anbauteilen gebaut.



2007 angekündigt, 2008 das erste Muster: Die Gotthard-Schneeschleuder.



Die Talbot-Wagen bereichern die Fuhrparks von RhB, FO und MOB.



BRAWA ▸ *Preußische S 9, württembergische Tn und polnische Hechte in H0*



Eleganz pur: Der wirtschaftliche Erfolg der S 9 war nicht umwerfend im Gegensatz zur Erscheinung.



An die so genannten polnischen Hechte dürften sich noch viele Eisenbahnfreunde erinnern.

Bei Brawa feierte man dieses Jahr einen runden Geburtstag: Auf eine 60-jährige Geschichte kann die Remshaldener Firma 2008 zurückblicken. Mit berechtigtem Stolz feierten Familie Braun, Mitarbeiter und Freunde auf der Nürnberger Messe den Geburtstag. In den vergangenen Jahrzehnten entwickelte sich Brawa immer mehr zum prägenden Hersteller für H0- und N-Triebfahrzeuge. Im Jubeljahr sollte das Neuheitenprogramm keine Enttäuschung sein: H0-Star ist auf den ersten Blick die preußische S 9, die spätere Baureihe 14 der DRG. Die Schlepptenderlok mit der seltenen Atlantic-Achsfolge (2 B 1) ergänzt das Sortiment außergewöhnlicher Schnellzug-Dampflokomotiven bei Brawa. Freunde dürfte aber auch die knubbelige württembergische Tn, die spätere Baureihe 94.1, finden, auch wenn gebaute Stückzahl und Einsatzregion beim Vorbild beschränkt blieben. Sie erscheint wie die S 9 ebenfalls als Länderbahn- und DRG-Lok. Das Diesellok-Programm (114, 119 und 132 der DR sowie V 160 der DB) sowie einige Triebzüge (DB-ET 65, BR 426 und Talent) werden durch Modelle, die für einen Soundbaustein vorbereitet beziehungsweise bereits damit ausgestattet sind, aufgewertet. Von der Köf erscheint das DB-Epoche-III-Modell mit offenem Führerstand. Der ET 65 ist demnächst auch in der rot-beigen Ursprungslackierung der DRG erhältlich. Damit die S 9 auch passende Wagen aus dem Haus Brawa ziehen kann, hat man sich in Remshalden an vierachsige preußische Abteilwagen mit Bremserhaus gewagt. Vorerst werden ein 3.-Klasse-Wagen und ein gemischter 2./3.-Klasse Wagen als Länderbahn- oder DRG-Variante angeboten. Angesichts des von Brawa in den letzten Jahren eingeführten Detaillierungsniveaus darf man auf die so genannten polnischen Hechte, vierachsige Schnellzugwagen, die zwischen 1928 und 1941 in Polen gebaut wurden, gespannt sein. Im Lauf des Zweiten Weltkriegs wurden Hunderte von der DRG konfisziert und nach dem Krieg noch lange von der DB eingesetzt. Zu Beginn rollen ein A- und ein B-Wagen in Epoche-III-Ausführung sowie ein A-, ein AB und ein B-Wagen in Epoche-IV-Lack auf die Anlagen. Die Spur N wird lediglich mit neuen Farb- und Beschriftungsvarianten beglückt. Die Gartenbahner dürfen keine Überraschungen erwarten. Im Zubehörsegment ist die wichtigste Neuheit ein Rollenprüfstand in zwei unterschiedlichen befahrbaren Längen: 125 und 240 Millimeter. Er ist so ausgelegt, dass er in einer Anlage integriert werden kann. Die Prüfrollen können mittels eines Servomotors gehoben und gesenkt werden.



Die Tn war für den Einsatz auf Nebenbahnen und den Rangierdienst gedacht.



Der befahrbare Rollenprüfstand ist in zwei unterschiedlichen Längen erhältlich.



Vierachsige Abteilwagen sind für authentische preußische und DRG-Züge unverzichtbar.

ELECTROTREN ▸ *Diesel-Triebwagen in H0, Schiebewandwagen Habis in H0 und N*


Auch neue Versionen der SNCF-Triebwagen kommen aus Spanien.

Als H0-Hauptneuheit der zur Hornby-Gruppe gehörenden spanischen Marke angekündigt ist der Diesel-Triebwagen VT 137.241-270, dessen Vorbild-Serie die DRG ab 1936 beschaffte. Der später als VT 36.5 bezeichnete Triebwagen wird zusammen mit dem passenden Steuerwagen VS 145 in DRG-, DR- und DB-Versionen gefertigt. Sowohl in H0 als auch in N wird der Post-Schiebewandwagen Habis aufgelegt. Ebenfalls die DB-Epoche V vertritt der Doppelstock-Autotransportwagen Laeks. Electrotren, Collection DB, wird exklusiv durch Lemke Collection, Schallbruch 34 a, 42781 Haan, vertrieben.

FLEISCHMANN ▸ *54.15-17 und Kohlekübelwagen in H0, Digitalzentrale Profi-Boss*

Die vielseitige bayerische Dampflok der Baureihe 54.15-17 (großes Bild) bietet Fleischmann als Neukonstruktion zunächst in der letzten Epoche-III-Ausführung mit DB-Logo an. Hochmoderne Güterwagen nahmen sich die Nürnberger mit dem vielseitigen Rungenwagen Rnoos 644 und dem zweiachsigen Schiebewandwagen Hbins-tt 292 zum Vorbild. Für DB-Epoche-III-Bahner realisiert Fleischmann zwei zweiachsige und einen vierachsigen Kohlekübelwagen der Bergwerksgesellschaft Hibernia (Bild). Die Waggons gibt es auch in einem Zechenzug-Sonderset mit gealterten Wagen und einer ebenfalls mit Betriebsspuren versehenen 94 der Gelsenkirchener Bergwerks AG. Ein Epoche-I-Zechenzug mit einer T 9.3 zielt in denselben Themenbereich. Die Vorjahresneuheit BR 95 macht mit einem Sounddecoder in Gleich- und Wechselstromausführung auch akustisch auf sich aufmerksam. Die Sound- und weitere Funktionen lassen sich mit dem neuen Digital-Steuergerät Profi-Boss schalten, das einen Adressbereich bis 9999 (Triebfahrzeuge) und 2000 (Magnetartikel) verwalten kann. Selbstverständlich kann der Profi-Boss unter Beibehaltung sämtlicher Funktionen auch am Twin-Center genutzt werden. In jeweils zwei Epoche-V- und einem Epoche-


Die 54.15-17 (bayr. G3/4H) war bei der DB bis 1966 auf den Gleisen.



Neues Digital-Handsteuergerät: Der Profi-Boss.


Der vier- und der zweiachsige Kohlekübelwagen „Hibernia" für H0.


Für den München-Nürnberg-Express gibt es den Steuerwagen (H0).


Ein 221-Zweierset mit Soundfunktion für N-Vorspannleistungen.



GÜTZOLD ▸ *Sie kommt: 58.30 in H0 – Farbvarianten für „Wumme" und V 180*



Eine der Farbvarianten ist die 220 in letzter hellroter Betriebslackierung.

Etwa ab Jahresmitte soll die von den Modellbahnfreunden per Befragung ermittelte Wunschlokomotive 58.30 in H0 lieferbar sein, zuerst die Variante der DR-Epoche IV mit dem Einheitstender 2'2'T34. Mit der Betriebsnummer 58 3021-1 wird sie in Gleich- und Wechselstromausführung anrollen. Weitere Tender und andere Betriebsnummern stehen schon auf der Entwicklungsliste! Die V 180- respektive 118-Reihe erhält Farb- und Betriebsnummernvarianten, die Taigatrommel (Bild) und die 219 ebenso. Für 2009 angekündigt ist die Entwicklung der BR 24 für TT.

III-Digital-Startset für H0 und N findet sich der Profi-Boss ebenfalls. Die Neukonstruktionen im Maßstab 1:160 wenden sich vorrangig an die Liebhaber österreichischer und Schweizer Bahnen. Noch nie in diesem Maßstab wurde die auch in Deutschland verkehrende ÖBB-Baureihe 1010 in Großserie gefertigt. Der Sechsachser rollt zunächst in der grünen Epoche-III-Ursprungsausführung an. Die ebenfalls grüne Städte-Lok Ae 6/6 ist nach derselben Epoche beschriftet. Für die modernen Zürcher S-Bahn-Doppelstock-Züge fertigen die Nürnberger die E-Lok Re 450 sowie Mittel- und Steuerwagen. Analog zu H0 entstehen die Güterwagen Rnoos und die Kohlekübelwagen der Hibernia-Bergwerksgesellschaft aus neuen Formen. Fleischmann hat außerdem ein neues sechsstelliges Artikelnummernsystem eingeführt: In H0 erhalten Dampflok-Neuheiten jetzt eine 40 oder 41, Dieselloks eine 42, E-Loks eine 43, Triebwagen eine 44 vorangestellt. Hinter 51, 56 und 57 verbergen sich Personen-, hinter 52, 53, 54 und 55 Güterwagen. Neue H0-Startsets beginnen mit einer 63, N-Sets mit der 93. Die Eingruppierung der N-Triebfahrzeuge folgt der in H0, die erste Ziffer ist allerdings wie bisher die 7. Waggons tragen generell eine 8 voran. Aus dem Vorjahr übernommene Neuheiten wie der H0-Doppelstock-Steuerwagen tragen noch eine alte vierstellige Artikelnummer.

HAG ▸ *Fan-Lok „Euro 08" und Ae 4/7-Heizlok*



Nicht ganz vorbildgetreu ist das Fahrvermögen der H0-Heizlok Ae 4/7 10977.

Bei HAG herrschte dieses Jahr etwas mehr Ruhe, da der Stand 2008 nicht als Fotostudio herhalten musste. Vom letztjährig angekündigten GTW 2/6 war ein vollständiges Handmuster zu sehen. Unter den alljährlich neuen SBB-Re 460-Werbelokomotiven sticht in diesem Jahr die „Euro 08"-Lok hervor. Rechtzeitig zur Fußball-Europameisterschaft im kommenden Sommer soll die Lok erscheinen. Allerdings werden ihr die offiziellen Uefa-Logos auf den Stirnseiten und an den Türen fehlen, da die geforderten, horrenden Lizenzgebühren (Gerücht: 100 000 CHF!) die Produktion unmöglich gemacht hätten. Daneben kommen noch die „Login", die „Thales", die „REKA Rail II" sowie die „VHS Wettbewerb 07". Von der Ae 4/7 wird es eine Heizlok, die beim Vorbild zum Vorheizen abgestellter Wagengarnituren diente, geben. Während das Vorbild mangels Stromabnehmer nicht fahrfähig war, wird das ebenfalls pantographenlose H0-Modell jedoch motorisiert und fahrfähig angeboten. Die BLS Ae 8/8 wird künftig auch viermotorig geliefert. Die letztjährig vorgestellte restaurierte Museumslok Ae 6/6 11402 „Uri" von SBB Historic wird in 1:87 produziert. Bei den Güterwagen gibt es einen detaillierten Tiefladewagen Slmmnps, der unter anderem mit einem hauseigenen, neuen Centurion-Panzer der Schweizer Armee beladen ist, sowie Flachwagen mit neuen Containern.



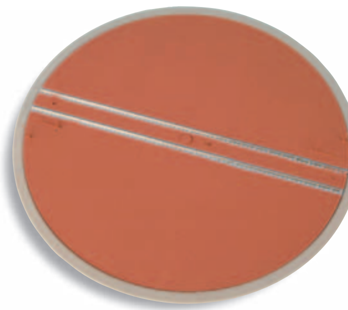
Beklebt mit Fotos von jubelnden Schweizer Fußballfans ist die 460 044 ein besonderes Schmuckstück.

HELJAN ▸ *Dampfloks der Reihen E und F, Blitz-Züge und Drehscheiben für H0*



Formschön und windschnittig verspricht die dänische E zu werden.

Die gutgelaunten Dänen von Heljan hatten im Jahr 2008 einen prall gefüllten Neuheitenkoffer im Gepäck: Darunter waren die Handmuster der dänischen Pazifik-Dampflok der Reihe E und ihr schwedisches Pendant der Reihe F. Die beiden eleganten Maschinen sehen sich zum Verwechseln ähnlich, was die Produktion beider Typen erleichtert. Aus den 1930er-Jahren stammen die dänischen MS-Lyntog-(Blitzzug)-Triebzüge, die äußerlich ein wenig den fliegenden deutschen Zügen ähneln. Die entsprechenden H0-Modelle hatte Heljan vor Jahren bereits im Programm, jetzt werden sie grundlegend überarbeitet und zeitgemäßen Ansprüchen angepasst. Für Schweden wird auch eine vierachsige Stangen-Diesellok (T 21) kommen, eine typische MaK-Vertreterin aus den 1950er- und 1960er-Jahren. Man muss kein Prophet sein, um zu vermuten, dass dies der Anfang einer Serie verschiedener Loks aus Kiel werden könnte. Im vierten Quartal 2008 soll der dänische Standard-Schienenbus (Serie 1) für die Epoche III erscheinen. Im Reisezugwagensegment werden verschiedene Typen (CP, CC und AV) wieder aufgelegt, wobei der AB-Wagen sogar komplett neu ist. Interessant sind Vierer-Sets mit Reisezugwagen, die einen Expresszug der Epoche III, einen IC der Epoche IV, einen Nebenbahnzug oder einen Skandinavien-Italien-Express darstellen. Letzterer wird in Kooperation mit ACME, das auch den passenden italienischen Wagen liefert, angeboten. Die schwedische F erhält neue schwedische Reisezugwagen als passende Zuglast. Im Zubehörbereich stechen eine 21,5-Meter-Drehscheibe und eine Schiebebühne hervor.



Eine gedeckte 21,5-Meter-Drehscheibe für schneereiche Regionen.

HORNBY ▸ *Digitalsteuerung*

An einer Verbesserung der britischen, mit kontinentaleuropäischen Standards aber nicht vergleichbaren Hornby-Digitalsteuerung, insbesondere der Zentrale „Digital Command Control“, wird bereits gearbeitet. Dies war zumindest auf dem Messestand der Gruppe in Halle 4 A zu erfahren. Die bereits im Vorjahr angekündigten in Handarbeit hergestellten und handbemalten Resin-Fertigmodelle der H0-Gebäudeserie Skaledale sollen nun auch in abgewandelter Form und mit zahlreichen regionaltypischen Ergänzungen ihren Niederschlag im Heico-Programm von Hornby Deutschland finden. Trotz der rückläufigen Umsätze der Spielwarenbranche in Großbritannien erwartet das Unternehmen, das ausschließlich in China produzieren lässt, schon aufgrund des schwachen Dollars eine positive Entwicklung.

JOUEF ▸ *Versionen des SNCF-Walfischs und Weltrekord-TGV in H0*



Sollte eigentlich schon 2007 ausgeliefert werden: SNCF-E-Lok der Serie 26000/26100 nimmt Form an.

In Deutschland spielt die Hornby-Marke Jouef nur eine untergeordnete Rolle. Dies bestätigt auch der deutsche General Manager Knut Heilmann: „Die Modelle sind auf den französischen Markt ausgerichtet und finden hier eine vergleichsweise geringe Resonanz.“ Gleichwohl gibt es auch hier Modellbahn-Fans mit SNCF-Ausrichtung, zumal inzwischen die französische Staatsbahn ja nicht nur in Grenznähe auf deutschen Gleisen unterwegs ist. Zu den auch von der DB AG bekannten Baureihen gehört der so genannte Walfisch. Dieser Diesel-Triebwagen kommt nun 2008 in verschiedenen SNCF-Versionen in den Handel. Schon für 2007 angekündigt war die französische E-Lok der Serien 26000 beziehungsweise 26100. Das serienreife H0-Gehäuse fand sich nun am Hornby-Stand.

Ausgestattet mit Innenbeleuchtung rollt der auch hierzulande bekannte Walfisch als SNCF-Tw an.





KÜHN ▸ *DB-V60 und -103, Silberlinge und DR-Doppelstock-Einzelwagen in TT*



Spricht TT-Freunde der Bundesbahn an, fuhren aber auch bei der DR: Die Silberlinge.



Stereolithographien künden vom Stand der DB-Lokomotiven V60 (links) und 103.

Eine der größten Lücken im TT-Sektor klaffte bei den DB-Rangierlokomotiven. Die V60 lässt sich in den Epochen III bis V einsetzen und ist zum Rangieren, aber auch vor Übergaben auf Haupt- und auf Nebenbahnen einsetzbar. Schwere Schnell-, TEE- und IC-Züge bespannte die legendäre 103 der Bundesbahn, die bei Kühn zunächst als Epoche-IV-Lok mit schwarzem Rahmen und Schürze anrollt und deren Formen schon recht weit gediehen sind. Vor allem DB-Freunde soll die Silberling-Familie ansprechen, die in Epoche-IV-Nirosta-Farbgebung sowie verkehrserrötet und passend zum Arriva-Herkules lackiert erscheint. Die Doppelstock-Einzelwagen DBmq der DR verlassen zunächst in der Ursprungslackierung dunkelgrün der DR-Epoche IV die Fertigungsstätte. Ebenfalls eine Formneuheit ist Kühns erster Güterwagen, der mit Plane ausgestattete Coil-Transportwagen Shimmns. Neues auch zur Digitaltechnik: Durch innovative Bauteile konnte Kühn Decoder kompakter machen. Der T65 (22 x 13 x 2,4 mm) verfügt über sechs verstärkte Funktionsausgänge, trägt eine Susi-Schnittstelle, ist über „RailCom“ rückmeldefähig, unterstützt die ABC-Bremstechnik von Lenz und versteht auch analoge Fahrbefehle (Gleich- und Wechselstrom). Der kleine Bruder T45 (11,7 x 8,9 x 2,3 mm) weist dagegen nur vier Ausgänge auf und lässt sich im Analog-Betrieb nur mit Gleichstrom ansteuern.



DR-Doppelstock-Einzelwagen für TT, darunter der Steuerwagen (links), erscheinen zuerst in der dunkelgrünen Lackierung der 1970er-Jahre.

LEMKE ▸ *Württembergische C und EM-Tauri in N, DB-Fernreisezugwagen in H0*



Neue Komfortklasse: Der A4ümg-54 rückt ins Hobbytrain-H0-Sortiment.

„Unsere aktuelle Formneuheit ist die württembergische C in N“, verspricht sich Patrick Alfes, bei Lemke unter anderem für Marketing zuständig, einiges vom Hobbytrain-Ausflug ins Dampflok-Segment. Ganz aktuell und als einziger Hersteller eines maßstabsgerechten Taurus in N auch dafür prädestiniert hat Hobbytrain-Lemke den Fußball am Zug: Die drei EM-Tauri nach Vorbild der Deutschland-, der Niederlande- und der Spanien-Werbeloks werden in limitierter Auflage ab Mai ausgeliefert. Ein absolutes Glanzlicht für Epoche-I- und Epoche-II-Fans dürfte das über Lizenzen abgesicherte Engagement der Haaner beim historischen Einsatz der Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) werden: Die Wagen des von 1894 bis 1939 verkehrenden Ostende-Wien-Expresses sind für 2009 angekündigt. „Realistisch ist für das erste H0-Modell das erste Quartal 2009“, sagt Patrick Alfes voraus. Gefertigt werden sowohl in N als auch in H0 der dreiachsige Gepäckwagen, der dreiachsige Post-Gepäckwagen, zwei vierachsige Schlafwagen sowie der vierachsige Restaurantwagen. Serienreife Modelle der vor der Klassenreform beschafften Bundesbahn-Reisezugwagen, so der A4ümg-54 (Bild) und der B4ümg-54, waren am Stand zu begutachten.

LENZ ▸ *Köf und Gepäckwagen in 0*

In unverändert hohem Tempo baut Lenz das Spur-0-Programm aus. So waren ein Pwi-31a und ein PwPosti-34 zu bestaunen. Zunächst in Epoche-III-Ausführung rollen die Serien-V 160 (später BR 216) und der VT98 an. Der VT 98 weist serienmäßige Innenbeleuchtung auf. Trieb-, Steuer und Beiwagen werden einzeln geliefert. Das Gleissortiment ergänzt eine Doppelweiche, die für Handbetätigung oder mit digitalem Antrieb erhältlich sein wird. Für die hauseigenen Güterwagen wurde ein Kupplungsnormschacht entwickelt. Mit dem Decoder-Programmer und einem PC lassen sich komfortabel alle NMRA-DCC-konformen Decoder programmieren und Updates an Lenz-Digital-Plus-Decodern (ab Software-Version 9.x) vornehmen.



Die im Vorjahr angekündigte DB-Köf II gelangt zur Auslieferung, hinter ihr der schmucke PwPosti-34.



Vielseitig einsetzbar ist auch der Pwi-31a in DB-Ausführung.



Der Drehschemelwagen H (Regensburg) ist eine Güterwagenneuheit.

LGB ▸ *Formvariante: Viere K 99594 der Rügenschen Kleinbahn (RüKB) in IIm*

„Sobald die Produktion in Györ im April angelaufen ist, dauert es auch nicht mehr lange, bis wir die ersten Neuheiten liefern können", erklärte Günter Kopp, LGB-Bereichsleiter, das weitgehende Fehlen der von früher gewohnten Messe-Glanzlichter bei der von Märklin übernommenen Gartenbahn. Insofern gehörte die Rügenlok zu den interessanteren Formvarianten, die auf dem gemeinsamen Messestand mit Trix präsentiert wurden. Gespannt darf man auf die gelbe HSB- und die DB-Köf, beide Formneuheiten, sein. Auch der vierachsige DB-Rungenwagen zählt zu den Regelspurfahrzeugen mit umgesetztem G-Kompromiss.



Mit dieser Formvariante der Viere K erinnert LGB an die 99594 der RüKB.



Der im Vorjahr angekündigte Wangerooge-Kesselwagen ist serienreif.



LILIPUT ▸ E44.5, Karwendel-Express und 05 002 in H0

Freunde von Altbau-E-Loks werden die E 44.5 bejubeln. Dabei wählte Liliput nicht die früher bei Roco erhältliche Serie E 44 506 bis 509, sondern die erste Ausführung mit den Nummern 502 bis 505. Die Altdorfer liefern eine graue Epoche-II-Version, die die korrekte Loknummer E 44103 trägt, und eine grüne, als E 44 504 beschriftete DB-Epoche-III-Lok. Da beide Maschinen in Garmisch stationiert waren, darf man sie vor die ebenfalls formneuen Karwendel-Express-Wagen spannen. Die schicken Vierachser werden für die Epoche II hellblau-dunkelblau, für die Epoche III in Grün geliefert. Liliputs 05-Flotte wird mit der DB-05 002 ergänzt. Der sechsachsige Schürzenspeisewagen des Reichsregierungszuges trägt jetzt das DSG-Farbkleid der Epoche IV. Als Neukonstruktion ergänzt ein 3.-Klasse-Personenwagen der Gotthard-Bahn das Schweiz-Sortiment. DR-Bahner dürfen sich auf die badische 92 und auf die passenden Personenwagen freuen. Bachmann (Europa) feiert 2008 das 175-jährige Bestehen der Schwester-Firma Bachmann (USA) sowie das 60-jährige Bestehen der Muttergesellschaft Kader (Hongkong). Aus diesem Anlass gibt es ein Bauzug-Set der Firma Heitkamp, bestehend aus einer neu konstruierten zweiachsigen Diesellok und drei Güterwagen. Mit Augenzwinkern stellt Liliput einen vierachsigen germanisierten US-Kühlwagen mit Augustiner-Bräu-Beschriftung bei den Harzer Schmalspurbahnen ein.



Die markante E 44.5, hier 504, rollt in grüner Epoche-III-Ausführung der DB für H0 an.



Der Karwendel-Express mit auffallender Epoche-II-Lackierung (H0).

Der vierteilige Flirt-Triebzug für H0 macht einen vielversprechenden Eindruck und soll zuerst in der Cantus-Variante erscheinen.



LIMA ▸ Überarbeitete V80, Schwenkdachwagen und Janoschs Panama-Express in H0



Überarbeitet wurden die DB-V 80 und der Schwenkdachwagen Tadgs.

„Wir richten Lima gezielt als preiswerte Kaufmarke aus", betont Knut R. Heilmann, General Manager von Hornby Deutschland. Insofern sind derzeit Neukonstruktionen kein Thema. Allerdings wurden und werden eine ganze Reihe von H0-Modellen überarbeitet, darunter auch die Bundebahn-V 80 (Bild), die im Nahverkehrs-Zugset „Coburger Landbote" mit zwei DB-Zweiachs-Umbauwagen und einem Niederbordwagen samt Ladung in den Handel kommen wird. Topaktuell und ein sichtbares Zeichen, dass man auch bei Hornby Deutschland neue Wege bei der Nachwuchssuche geht, ist die vorgestellte Spielpackung mit Janoschs Panama-Express.

MÄRKLIN ▸ *E 03 in I, Steppenpferd, Bubikopf und Knallfrosch in H0, Jumbo in Z*



Die Modelloffensive beim Branchenführer Märklin geht weiter. Rechnet man Form- und Farbvarianten sowie die Ausflüge in die Welt der Kinder, zur Bundeswehr und ins Lokführerspiel hinzu, so kommen von dem Traditionsunternehmen sage und schreibe über 500 Neuheiten und die in allen Märklin-Baugrößen. Allerdings war zunächst in den Gängen der Messehalle 4 A ein anderes Gesprächsthema angesagt: Ein Interview des Märklin-Chefs Axel Dietz mit der Stuttgarter Zeitung, erschienen am Vortag der Spielwarenmesse-Eröffnung sorgte ob der reißerischen Überschrift „Wo wir produzieren, interessiert keinen" für einige Irritationen. „Die Headline ist aus dem Zusammenhang gerissen", ärgert sich Dietz und erklärt: „In der Tat war das im Gesamtkontext, als ich über die Autoindustrie gesprochen habe mit dem Beispiel, dass direkt neben unserem Werk in Györ in Ungarn ein riesiges Audi-Werk steht, und da habe ich gesagt, dass es keinen Menschen interessiert, wo man da produziert, und niemand zu seinem Autohändler geht und nachfragt, ob der Wagen nun in Ungarn, Deutschland oder sonstwo gebaut wurde." Dietz macht eine kurze Pause und stellt fest: „Selbstverständlich wissen wir, dass es für den Hardcore-Märklinisten wichtig ist, dass die Top-Modelle aus Göppingen kommen, und dafür stehen wir auch!" Abgesehen davon bot der Märklin-Messestand ohnehin eine breite Palette positiver Eindrücke. Eine handfeste Überraschung ist zweifellos die Göppinger Präsentation der Ludmilla in H0. Gleich in zwei Versionen, nämlich der aktuellen DB-Farbgebung und, sicher zur Freude all der DR-Fans, auch als 132 der Deutschen Reichsbahn. Das digitalisierte Märklin-Modell besteht aus Metall und soll nicht einmal 150 Euro kosten. Auch ein Bundesbahn-Klassiker rückt nach über 50 Jahren wieder ins Programm: Die Baureihe 64, das Mädchen für alles, auch unter dem Spitznamen Bubikopf bekannt, ist eine der zahlreichen H0-Neukonstruktionen aus Göppingen. Das überwiegend aus Metall bestehende Modell dieser Tenderlok, ausgestattet mit dem Soft-Drive-Sinus-Motor, gibt den Vorbildbetriebszustand kurz vor Ende der Epoche III, um 1967, wieder. Eine weitere Neukonstruktion ist das H0-Modell der badischen IVh, der späteren Baureihe 18.3, die den legendären Rheingold der 20er-Jahre abschnittsweise am Haken hatte. Auch die passenden H0-Rheingoldwagen wurden neu entwickelt. Eine



Komplette-H0-Neuentwicklungen: E-Lok 141 und Nahverkehrswagen.



Stückgut-Schnellverkehr: Die Leigeinheiten warten auf H0-Einsätze.



Das neue H0-Steppenpferd hat das digitale Kranwagen-Set am Haken.






Die Bekohlungsanlage, hier mit 24 und 64, zog viele Blicke an.


In der Königsspur hat die edle E03 einen gewichtigen Auftritt.

Der VT10.5 Senator. Und was erhofft sich Märklin-Chef Axel Dietz vom Jahr 2008? „Dass wir schwarze Zahlen schreiben, dass wir eine gesunde einstellige Umsatzsteigerung haben und dass wir die Programme, die wir jetzt aufgelegt haben, erfolgreich weiterführen, nämlich Märklin-Toys zu einem richtigen Kinderspiel zu entwickeln, LGB komplett zu integrieren und Trix noch weiter auf eigene Füße zu stellen!“


Die H0-Ludmilla wird die Fans in DB- und DR-Version erfreuen.

Brot- und Butter-Lok war stets die Baureihe 24, das Steppenpferd. Auch sie war seit Jahrzehnten im Märklin-Sortiment und so wurde der Ruf nach einer Neukonstruktion in letzter Zeit immer lauter. Im Gegensatz zu ihrer Vorgängerin verfügt die Neuentwicklung über einen metallenen Kessel und hat auch in der Detaillierung ein zeitgemäßeres Niveau erreicht. Die E41, der Knallfrosch der Bundesbahn, benannt nach den markanten Schaltgeräuschen, kommt ebenfalls als komplette Neukonstruktion ins H0-Sortiment, ebenso der LINT, die DBAG-Baureihe 648, und der Koploper, der markanteste Zug der Niederländischen Staatsbahn (NS). Schon 1953 war er die Sensation, jetzt in H0 und Z nicht minder:


Als Gasturbinenlok 210 hat das H0-Modell Pop-Wagen am Haken.


Neuentwicklungen unter sich: Klassiker 64 und Kittel-Dampftriebwagen.


Als Z-Einmalserie: Die 94.5 der DB, der Jumbo ist eine Neukonstruktion.


80 Jahre Rheingold: DRG-18.3 und Schnellzugwagen in H0.



Der Gliederzug VT10.5 „Senator“ wird in H0 und Z (Bild) entwickelt.

MEHANO ▸ *Sechsachsige Vossloh-Diesellok 333.3 und G 1700 in H0*



Handmuster mit serienreifen Komponenten: Die sechsachsige Diesellok 333.3 von Vossloh.

Das H0-Modell der sechsachsigen Vossloh-Diesellok 333.3, im Katalog 2008 nur mit Vorbildfotos vertreten, ist bereits weit gediehen: In Nürnberg präsentierten die Slowenen ein Muster mit Serienkomponenten der zunächst erscheinenden aktuellen RENFE-Version, voraussichtlich ab Juni im Handel erhältlich. „Wir sind fast fertig", bestätigte Mehano-Chefkonstrukteur Vasilij Markezic. Die im Vorjahr angekündigte Vossloh-MAK-Lok G 1206 wird im April ausgeliefert, unter anderen in der SNCF-Ausführung mit FRET-Beschriftung. Die serienreife Ausführung der Vossloh-G1700 machte unmissverständlich klar, dass die Auslieferung, zunächst der SBB-Cargo-Variante, bereits dieser Tage beginnt. Für März angekündigt ist die Alstom-E-Lok E 37504 mit Veolia-Beschriftung. Das funktionsfähige Modell des DB-Schwenkwagens Slps u725 verrät die Hand des Chefkonstrukteurs und soll, wie Oliver Schmidt, der deutsche Generalimporteur, erklärt, gegen Ende des dritten Quartals 2008 erhältlich sein. Bereits in der Auslieferung befindet sich die jüngste TT-Variante der Class 66 im „Rail4Chem"-Farbkleid. Auf das vierte Quartal 2009 können sich die Fans der Westfälischen Landes-Eisenbahn unter den TT-Bahnern und -bahnerinnen einstellen. Dann nämlich können sie die Warsteiner G 2000 mit der WLE-Loknummer 21 und das passende Container-Tragwagen-Pärchen erwerben. So lange brauchen N-Bahner nicht zu warten. Auf dem Messestand war bereits ein vielversprechendes Handmuster der Warsteiner Lok zu sehen und auch die Tragwagen mit den Brauerei-Containern sind für November 2008 angekündigt.

G1206: 2007 angekündigt, jetzt in verschiedenen Versionen, so auch als CFL-Lok auslieferungsbereit.



PIKO ▸ *Schienenbus-Garnitur und Schiebeplanenwagen in G, Zweiseitenkipper in H0*

Weiter auf die Spur G und die Fertigung in Sonneberg setzt Piko-Chef Dr. René Wilfer: „Der Erfolg mit der Diesellok der Baureihe 218, unserer zweiten Lok auf der G-Spur, bestärkt uns, auch künftig für die Freunde der Gartenbahn absolute Highlights zu entwickeln." Einen Vorgeschmack gab´s am Messestand der Sonneberger in Gestalt zweier beachtenswerter Handmuster: Mit der Schienenbus-Garnitur (Bild), bestehend aus Motorwagen VT98 und Steuerwagen VS98, werden sich viele Fans anfreunden, die den G-Kompromiss, Regelspurfahrzeuge auf Schmalspurgleisen, nicht störend empfinden. Auch das Handmuster des regelspurigen Schiebeplanenwagens (Bild) war bereits zu sehen. Außerdem hat Piko einen offenen DB-Güterwagen für G angekündigt. Auch das G-Gleis-Sortiment wird erweitert: Hinzu kommen unter anderem Weichen mit verschiedenen Abzweigradien. „Das Piko-G-Gleis war ein Meilenstein beim Ausbau des G-Sortiments", betont Dr. Wilfer und fügt bilanzierend hinzu: „Obwohl wir, bedingt durch eine hohe Auslastung in der Produktion, nicht mehr alles rechtzeitig vor dem Jahreswechsel ausliefern konnten, haben wir ein gutes einstelliges Plus erwirtschaftet." Zu den nicht rechtzeitig fertiggestellten H0-Modellen gehört der noch bei der



Das Handmuster des Schiebeplanenwagens in G stieß vor allem bei den Gartenbahnfachhändlern auf Interesse.



RIVAROSSI ▸ *Vierteiliger ET 403, DB-Flachwagen Remms und Rmms, DR-Tiefladewagen in H0*

„Die Resonanz ist überwältigend“, stellte Knut Heilmann, General Manager bei Hornby Deutschland, fest und meinte damit den Erfolg der erst Anfang des Jahres in den Handel gekommenen 58.10-21. Nachdem seinerzeit schon auf der Leipziger Messe gezeigten Handmuster mit dem so genannten Ofenrohr im Tender ist es für Kenner keine Überraschung, dass demnächst mit dem H0-Modell der DR-Version zu rechnen sein wird. Auch die DRG-Ausführung ist selbstredend geplant. „Eine weitgehende Neukonstruktion“, so Heilmann, wird der vierteilige Elektro-Triebwagen ET 403 der Deutschen Bundesbahn werden. Auf dem Messestand war allerdings nur das alte betagte Modell zu sehen. Komplette Neuentwicklungen sind der vierachsige DB-Flachwagen Remms und der ebenfalls vierchsige DB-Flachwagen Rmms, beladen mit Mannesmann-Röhren. Letzterer war bereits in seriennaher Ausführung zu begutachten. An die Endphase der DDR erinnert der DR-Flachwagen mit Epoche-V-Beschriftung, dessen noch nicht vorschriftsmäßig verzurrte Ladung aus einer Lenin-Büste besteht. Weitere gründlich überarbeitete Triebfahrzeuge, darunter die Baureihe 77 der Bundesbahn, werden 2008 ausgeliefert.



Mit allerdings noch nicht vorschriftsmäßig festgezurrter Büste Lenins: DR-Tiefladewagen.



In überarbeiteter Version kommt die DB-77 als Wiederauflage.



Eine Formvariante stellt der Schnellzugwagen B4ü der DR, hier unbedruckt, dar.



H0-Formneuheit: Von der 101 sah man schon ein Gehäuseteil.

sächsischen Staatsbahn in Dienst gestellte, später von DRG und DR übernommene vierachsige Schnellzugwagen B4ü, der nun noch unbedruckt in Nürnberg präsentiert wurde. Als gut detaillierte H0-Handmuster zeigten sich die Zweiseitenkipper mit Schotterladung (Bild), ebenso die DR-Mod-Wagen mit Seitengang und der NS-Hondekop. Von der H0-Neukonstruktion der E-Lok-Baureihe 101 war ein Gehäuse-Handmuster zu sehen. Haupt-Neuheit für die Spur der Mitte ist die Triebfahrzeug-Neukonstruktion der DB-Baureihe 151 in Epoche-V-Ausführung. Sie erscheint in der preiswerten Hobby-Produktlinie.



Handmuster: Schienbus-Garnitur VT 98/VS 98 in G.



Als Handmuster präsentierten sich zwei Varianten des Zweiseitenkippers Fakks 127 in H0.

ROCO ▸ *Drahtlose Multimaus-Pro, H0-V36 im DB-Set*



Rocos 03.10 der DB in Schwarz und mit nur bei wenigen Maschinen eingebautem Vorwärmer.

Die Österreicher lassen ihre Multimaus von der Leine: Mit der per Funk kommunizierenden Multimaus-Pro kommt auch die neue Zentrale auf den Markt, die nun auch das Auslesen von Decodern erlaubt und drei Slave-Buchsen zum Anschluss von Roco-Net-Geräten (beispielsweise Lok- und Multimaus, Route-Control-Pulte) erlaubt. Das zweite digitale Highlight ist ein Startset (mit normaler Multimaus) mit Bügelfalten-E 10, bei der sich die Stromabnehmer heben und senken lassen; Soundfunktionen sind ebenfalls abrufbar. An den drei neu konstruierten Gruppe-53-Schnellzugwagen lassen sich die Türen öffnen und schließen. Die Waggons kommen ohne Digitalfunktionen auch ins normale Wagensortiment. Eine Formneuheit versteckt sich ebenfalls in einem Startset: Die V 36 als DB-Epoche-III-Lok mit drei roten Donnerbüchsen. In dieselbe Epoche gehört die komplett neue 52 mit Wannentender. Deren digitale Soundversion weist serienmäßig einen Rauchentwickler auf. Rocos V 200-Familie wird durch die DB-221 ergänzt. Eine Formvariante stellt die mit Ölhauptfeuerung ausgestattete 50.00 der DR dar. Lediglich als stark retuschiertes Vorbildfoto und ohne technische Angaben huscht der Transrapid vorbei. Freunde österreichischer E-Loks dürfen sich auf die Ursprungsversion der 1042 freuen. Auch die Schweizer Hauptneuheit bezieht ihre Fahrspannung aus der Oberleitung; auf einen Liefertermin wollte sich die Modelleisenbahn GmbH beim ICN-Triebzug allerdings ebensowenig festlegen wie darauf, ob der Zug Neigetechnik erhalten wird. Garantiert ohne diese wird die Gelenk-E-Lok E 646 der FS anrollen. Zu den Klassikern auf französischen Schienen zählt die Midi-E-Lok BB 900, die als SNCF-Maschine der Epoche IV erscheint. Auch eine französische Konstruktion ist die spanische E-Lok E 1000, die nach der dortigen Epoche II beschriftet ist. Nach den DRG- und den DBAG-Großraum-Selbstentladewagen rollen die als OOtz 50 bezeichneten DB-Neubauten aus den 1950er-Jahren an. Sie werden zunächst in zwei Vierersets angeboten. Vom selben Typ wird ein Klappdeckelwagen abgeleitet. Der wichtige Eanos-Güterwagen erscheint als Epoche-IV-Ausführung für DR und DB, wobei die typischen Unterschiede berücksichtigt sein sollen. Für Epoche III realisiert Roco einen zweiachsigen SBB-Silowagen. Der niederländische Müllkippwagen des Typs 1 entsteht aus neuen Formen. Eine weitere Güterwagen-Neuheit wendet sich an Besitzer der gewaltigen Dm3- und Iore-E-Loks: Zur Auslieferung kommt eine vierteilige so genannte Master-Slave-Wagengruppe. Neu konstruierte Doppelstock-Sitzwagen mit Hocheinstieg (Trix mit Tiefeinstieg) sowie als Steuerwagen bereichern den modernen H0-Nahverkehr. Die Familie der österreichischen N 28-Wagenfamilie erscheint ebenfalls als Neukonstruktionen. Das kleine, aber feine H0e-Sortiment bereichern zwei offene und zwei gedeckte Güterwagen nach DR-Vorbild. Dass Roco eine BR 44 für TT fertigen wird, ist schon länger bekannt, soll aber wegen der Wichtigkeit der Vorbild-Type an dieser Stelle erwähnt werden. N-Bahner dürfen sich über ein Digital-Startset mit DB-101, vier IC-Wagen, vier Weichen und Gleis-oval freuen. Außerdem ist die DB-Mehrsys-tem-E-Lok 181 wieder im Programm.



Die 1042 der ÖBB wird H0-Modellbahnfreunde der Alpenrepublik erfreuen.



„Leinen los!“: Die Multimaus-Pro tauscht künftig per Funk mit der Zentrale die Steuersignale aus.



Die V36 der DB (Epoche III) erscheint zuerst als Bestandteil eines Startsets für H0.



Für die Bildung eines vorbildgerechten Erzzuges der IORE werden diese Wagen anrollen.



TILLIG ▸ *Schwerpunkt TT: 189, DB-Kabinentender und Silberlinge*



Im Set und einzeln sind die Silberlinge zu haben, ebenso die V 80.

Das eindeutige Hauptaugenmerk legt der Sebnitzer Hersteller auf die Nenngröße TT. Mit einer 189, der V 80 und dem Interregio-Steuerwagen (Titelbild) stehen gleich drei Formneuheiten vor der Vollendung. Dazu waren noch unlackierte DB-Silberlinge in drei Grundvarianten – ABn, Bn und BDnrzf 740 – zu sehen (Bild). Die seit Jahren im Programm befindliche 01, noch zu BTTB-Zeiten in die Produktion gegangen, erfährt an Fahrwerk und Triebtender deutliche Verbesserungen wie detaillierte Heusinger-Steuerung, neue Radsätze und einen fünfpoligen Motor. Die Dampflok-BR 50 wird als DB-Maschine mit Kabinentender (Bild) angekündigt. Zahlreiche neu- und wiederaufgelegte Modelle (Nohabs, „Wumme") erhalten Betriebsgesellschafts-, Farb- und zum Teil Formveränderungen, so die 119 mit „Kramermütze". Dass es bei TT auch mit Kooperation geht, beweisen Tillig und Beckmann, deren Entwicklung DB-103 Mitte des Jahres ausgeliefert werden soll. Tillig-H0 bietet den sechsachsigen Rumänendiesel als Dummy in drei Varianten an, hinzu kommen Varianten bekannter Wagen, wie der 26,4-Meter-Seitengangwagen als Alex-AB-Fahrzeug. Die Weiche EW 49-190-1:7,5 erweitert das H0-Elite-Gleissystem.



Mit dem Kabinentender wird die BR 50 als DB-Variante realisiert.



Dem Vorbild sehr nahe kommt diese EW 49-190-1:7,5 in H0 (Code 83).



Ein Werkstattwagen erweitert den Spezialwagenpark für H0.

TRIX ▸ *Hochofen, 18.4 und Eierkopf in H0, V 300 und Silberlinge in N*



Komplette H0-Neuentwicklungen: 146.2 der DBAG, Traxx-Lok 482 der SBB und Dosto mit tiefem Einstieg.

Erstmals war der Trix-Messestand auch räumlich deutlich sichtbar vom Märklin-Stand getrennt. Auch ein Zeichen für die von Märklin-Chef Axel Dietz favorisierte Lösung, Trix eigenständiger am Markt zu positionieren. Dass dies kein leeres Gerede ist, wird bei den Neuheitenvorstellungen deutlich. Zwar gibt es nach wie vor auch gegenseitige H0-Übernahmen, so zum Beispiel den Knallfrosch der Baureihe 41 oder den Kittel-Dampftriebwagen, aber die bereits im Vorjahr angekündigte Neuaufstellung und Ausrichtung auf den anspruchsvollen Zweileiter-Gleichstrommarkt zeigte in Nürnberg Wirkung. So gab es zahlreiche Neuentwicklungen, auch fürs Minitrix-Sortiment, zu begutachten, beispielsweise den LINT 41, den leichten innovativen Nahverkehrstriebwagen, mit dem der SPNV künftig sowohl in H0 als auch in N für Trix Flagge zeigt. Als Vorbild des H0-Triebfahrzeugs diente der 648.2 der DB AG; bei Minitrix stand die Version mit hohen Einstiegen Pate. Ein absoluter


Blickfang auf dem Trix-Stand in Halle 4A: Die imposante H0-Hochofenanlage.

Kracher und im Gegensatz zum angekündigten Konkurrenzprodukt auch korrekt sechsachsig abgebildet ist für die N-Spur die schwergewichtige V300. Die Einzelgängerin war seinerzeit hauptsächlich zwischen Hamburg und Westerland unterwegs und ist in der Minitrix-Version als DB-230 im Betriebszustand der 60er-Jahre wiedergegeben. Mit einer besonders eleganten Bajuwarin setzt Trix seine regionalpatriotische Tradition fort: Die Vorbild-Dampflok der Baureihe 18.4 gilt bis heute als eine der erfolgreichsten Dampflok-Konstruktionen überhaupt. Grund genug für die Modellkonstruktionsabteilung, sich besonders ins Zeug zu legen. Herausgekommen sind zwei in jeder Hinsicht begeisternde H0-Modelle und zwar zum einen die 18445 und zum anderen die Länderbahnversion als S3/6 im Zustand von 1914. Für ein weiteres H0-Highlight sorgt die E 19, die erstmals in Blau als 119.0 in Großserie gefertigt wird. Die komplette Neukonstruktion nach Epoche-IV-Vorbild verfügt über einen fünfpoligen, schräggenuteten Motor mit Schwungmasse und zeichnet sich unter anderem durch ein hochdetailliertes Kunststoffgehäuse aus. Erstmalig als H0-Großserienmodell präsentierten die Trixer auch den Elektro-Triebzug der Baureihe ET56. Der wegen seiner charakteristischen Stirnform auch als Eierkopf bezeichnete Nachkriegs-Triebwagen wird zunächst in der Epoche-III-Ausführung produziert. Es folgt die Epoche-IV-Version der erst Mitte der 80er-Jahre ausgemusterten Fahrzeuge. Da kein einziger ET 56 erhalten blieb, setzt Trix den Eierköpfen so ein besonderes Denkmal. Denk mal ans Denkmal: Dieser Slogan fiel gar manchem Betrachter spontan ein angesichts der imposanten H0-Hochofenanlage, die gewiss nicht auf jeder Heimanlage einen Platz finden wird. Gleichwohl steht sie für den ambitionierten Themenschwerpunkt „Vom Erz zum Stahl", der so in eine weitere Modellbahnrunde geht. „Das wird ein Knaller", ist Trix-Verkaufsleiter Christof Schmantek überzeugt, meint aber auch die T12 respektive 74 und ergänzt: „Viel H0-Lok für wenig Kohle!" Die Neukonstruktion bleibt knapp unter 80 Euro!


Komplette H0-Neukonstruktionen: Der Eierkopf und die E19 in Blau.


Neukonstruktionen: Rils 652, ÖBB-1012 und BB 115000 der SNCF in N.


Moderner Nahverkehr in H0 und N: Neukonstruktion des LINT hier H0.


Minitrix-Neukonstruktionen: Die V300 mit dem Silberling-Steuerwagen


Hochhaxige bayerische H0-Schönheit: Die 18.4 begeisterte.

Schutz-Schild

Holzleisten schützen filigrane Details nahe der Anlagenkante.

■ Am Anlagenrand stehende Signale und Lampen sind oft bei Baumaßnahmen oder bei unvorsichtigen Bewegungen gefährdet. Spätestens wenn man einen verunglückten Wagen aufgleisen muss, kann es geschehen, dass man den Signalflügel verbiegt oder die Gittermastlampe abknickt. Zum Schutz solcher Objekte kann man am Anlagenrand eine Holzleiste (Stärke 6, Breite 20 mm) anbringen. Sie wird am unteren Ende locker angeschraubt und soll sich noch leicht bewegen lassen, im Bereich der Anlagenoberkante hält ein Nagel, der stramm in einer Bohrung sitzen muss, die Leiste in ihrer Position. Zum Fotografieren oder, wenn kein Mensch die Anlage bedroht, kann die Leiste nach Entfernen des Nagels nach unten geschwenkt werden. Dann ist der störungsfreie Blick wieder möglich.

Wolfgang Loidol



Foto: W. Loidol

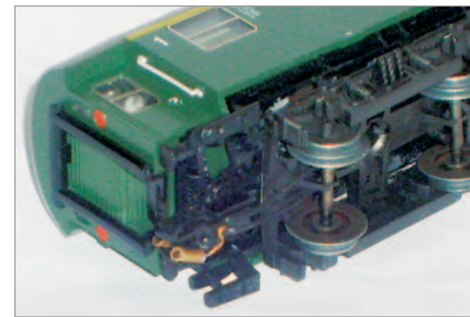
Bei Arbeiten an der Anlage schützt die Holzlatte das Signal vor Beschädigung.

Kontaktpflege

Viessmanns zweipolige stromführende Kupplung wird verbessert.

■ Mit Viessmanns zweipoliger stromführender Kupplung, kann man über nur einen Schleifer (beim Märklin-Mittelleitersystem) den ganzen Zug mit Strom für die Innenbeleuchtung versorgen. Bei Verwendung eines Funktionsdecoders lässt sich im ganzen Zug das Licht ein- und ausschalten. Leider haben die Kupplungen das Problem, dass der Kontakt, vor allen in Kurven etwas wackelig ist, was zum Flackern der Beleuchtung führen kann. Abhilfe schaffen 5 mm lange Messingröhrchen, die über die Kontaktzungen geschoben werden. Messingröhrchen mit einem Innen-Durchmesser von 1,4 mm (Bezeichnung 2 x 0,3 mm) sind im Modellbau-Fachhandel erhältlich.

Heinz-Dietrich Kerl



Die Kontakte drücken die Hülsen an den Kupplungskopf.



Die Kontakte beider Wagen verschwinden im Röhrchen.

Fotos (2): H.-D. Kerl

Haltabschnitt

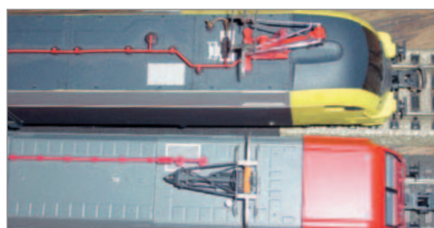
Mit Scoubidou-Band bleiben Stromabnehmer von Hobby-E-Loks abgesenkt.

■ Bei vielen einfacher ausgeführten Hobby-E-Loks von Piko und Märklin ist beim Dachstromabnehmer in der Mitte eine kleine Verbindungs-Hülse montiert. Wenn man etwas heftig an den Stromabnehmer kommt, was ja nicht nur Kindern im Spielbetrieb passiert, verschwindet die Hülse unbemerkt. Dumm ist nur, dass ohne diese Hülse der Dachstromabnehmer nicht mehr im gesenkten Zustand verharren mag. Als Ersatz nehme man ein Stückchen Scoubidou-Band (Scoubidou bezeichnet geknüpfte Gegenstände aus bunten Plastikbändern), zwicke ein kurzes Stück davon ab und setze es bei gehobenem Stromabnehmer zwischen die beiden Stifte. Man kann natürlich auch einen unauffälligeren Farbton wählen oder das Band lackieren.

Hans Kneilmann



Originalzustand: Piko-Taurus und Märklin-185.



Oben: Verbindung fehlt. Unten: Repariert.

Fotos (2): H. Kneilmann

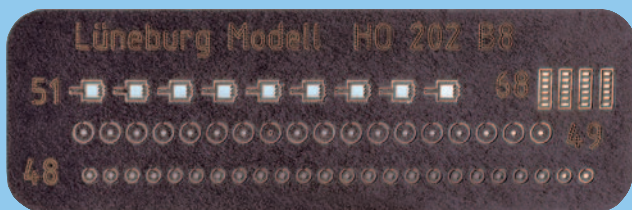
Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Bankverbindung und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.
Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER,
Stichwort: Basteltipps, Biberacher Str. 94,
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Grund für die jüngste Renaissance des Kartonmodellbaus sind auch Bausätze wie jene von Lüneburg-Modell.

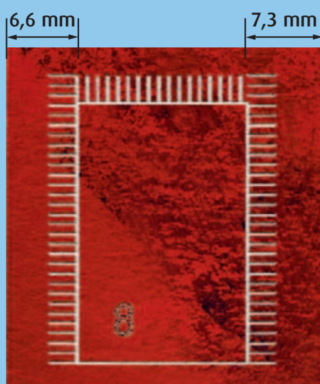
Echt von Pappe



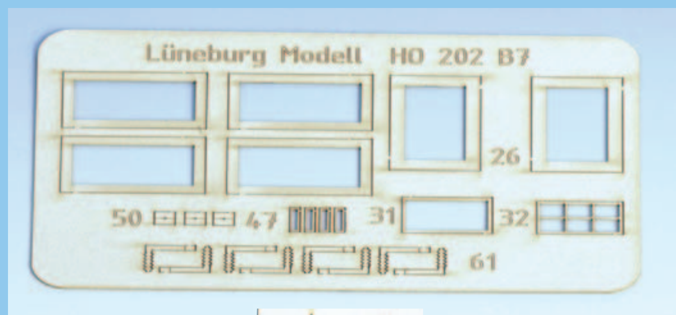


Etwas mühselig ist das Zusammenkleben der Isolatoren, abwechselnd aus je einer kleinen und einer großen Scheibe.

Die Isloatorscheiben werden auf einen Draht aufgefädelt und verklebt. Das bemerkenswerte Endresultat ist links zu sehen.



„Teil 8": Auf der 7,3-mm-Seite sind über die ganze Länge etwa 0,6 mm abzuschneiden, damit die Tür zentriert eingesetzt werden kann.



Die Bauteile sind in den Trägerpappen bestens vorgeschnitten. Das Detail rechts vorne zeigt die auffällige Materialstärke.

Auch die hier noch offenliegende Dachkonstruktion ist ausgeklügelt und ausgesprochen passgenau.



Papierbastelbögen sind nichts Neues. Auch in meiner Kindheit habe ich viele Häuser, Flugzeuge, Autos und Schiffe fleißig mit der Schere ausgeschnitten und zusammengeklebt. Pappe und Papier waren zudem häufig die letzten Retter, um ausgefallene Ideen in die Tat umzusetzen.

Seit einigen Jahren erlebt der Kartonmodellbau dank moderner Lasertechnik eine permanente Qualitätsoffensive. Was mit dieser Technologie inzwischen möglich ist, ist fast unglaublich. Habe ich vor kurzem noch Modelle gebaut, die zwar bereits mittels Laser relativ genau vorgeschnitten, aber noch mit einigen Fehlern behaftet waren und hinterher aufwendig farblich behandelt werden mussten, so bin ich doch überrascht worden, als ein Bausatz von „Lüneburg-Modelle" auf meinem Arbeitsplatz lag. Auf den ersten Blick fielen die sehr sauber geschnittenen Kanten und die perfekte Einfärbung sowie die Wahl des Materials auf: Finnpappe als stabiler Kern und handbemalter, lasergravierter Fotokarton als Deckschicht und eine Dacheindeckung aus feinem Sandpapier. Wie und mit was klebt man solch feine Teile zusammen? Matthias Weber von Lüneburg-Modell gibt in seiner gut verständlichen Bauanleitung zwar einen Hinweis auf „Kittifix Kartonkleber", doch wo bekommt man diesen? Selbst über das Internet ist es gar nicht leicht, diesen zu beziehen. Also blieb mir nichts anderes übrig, als handelsübliche Kleber auszuprobieren: UHU-Alleskleber, lösungsmittelhaltig, zieht Fäden, kann man aber mit Aceton verdünnen und somit sehr feine Klebepunkte setzen. Er trocknet sehr schnell an und eine Korrektur ist nach kurzer Zeit kaum mehr möglich. Ähnlich verhalten sich auch andere auf Lösungsmittel basierenden Kleber. „Wiccol" von Greeven ist ein spezieller Kartonkleber und eignet sich gut, allerdings bei sehr kleinen Teilen nicht ganz unproblematisch. Ähnlich verhält sich „Ponal" leicht mit Wasser verdünnt und überall erhältlich! Persönlich habe ich die besten Erfahrungen mit „UHU-Alleskleber ohne Lösungsmittel" gemacht. Dieser zieht keine Fäden, lässt sich sehr gut dosieren und erlaubt, bei kleinsten Klebeflächen, mit etwas Wasser verdünnt winzigste haltbare Klebepunkte zu setzen. Und sollte mal ein wenig Klebstoff ausquellen, so ist dieser recht schnell mit einem Pinsel und etwas Wasser (nicht allzu nass) rückstandslos entfernt.

Die Teile sind so gut lasergeschnitten, dass sie nur an sehr wenigen, manchmal nur an ei-

nem Steg an der Trägerpappe hängen. Das ermöglicht ein recht einfaches Heraustrennen. Zum Schneiden bewährte sich ein gutes Skalpell mit Wechselklingen, das sowieso in keiner Bastelwerkstatt fehlen sollte. Außerdem werden zwei Spitzpinzetten aus dem Uhrmacherbedarf benötigt, und wer keine guten Augen mehr hat, braucht eine Kopflupe für das Positionieren der feinen Teile. Für das Aufbringen des Klebers habe ich mir eine große Stopfnadel mit einem längeren Griffstück präpariert. So kann man sehr genau auch in die kleinste Ecke gelangen.

Zwei kleine Hinweise: Das „Teil 8", Blende für Eingangstür (siehe Bild links), lässt sich nicht ganz mittig zentrieren und ist um etwa 0,6 mm auf der einen Seite zu kürzen. Bei der nächsten Auflage des Trafohauses wird sicherlich auch dieses Teil berichtigt sein.

Das Drahtgitter für das Fenster, also die beigelegte Gaze, ist mit grauer Farbe mehrmals dünn zu spritzen oder zu streichen, dabei sollten die Fäden ausgerichtet werden. So kann man nach dem Trocknen die Maße auf die Unterlage aufzeichnen und mit Stahllineal und Skalpell das Gitter ausschneiden.

Mehr ist für den Bau des Modells nicht nötig. Wer sich geflissentlich an die Bauanleitung hält und etwas Geduld hat, wird ohne Probleme nach ungefähr drei Stunden ein tolles Modell gebaut haben.

Ein mit Sachverstand produzierter Bausatz, der durch Passgenauigkeit, Maßstäblichkeit, durchdachte Konstruktion, seine Materialwahl und Farbkombination dem Vorbild sehr nahe kommt und in jeder Hinsicht ein Highlight ist. Der Bausatz kostet 17,80 Euro und ist über Lüneburg-Modell, Jürgen-Backhaus-Str. 45, 21337 Lüneburg zu beziehen. Internet: www.lueneburg-modellbau.de, lueneburg-modell@freenet.de.

Rainer Albrecht/al

Fotos (6): Rainer Albrecht



Einer der ältesten Modellbau-Werkstoffe, Pappe, macht den arrivierten Materialien Polystyrol und Resin wieder Konkurrenz.



Ein gelungenes Basismodell (links) ist die Voraussetzung für eine lohnende Verfeinerung. Das Ergebnis hat Kleinserienniveau, ohne den preislichen Rahmen zu sprengen. In ähnlicher Weise ließe sich natürlich auch die DR-Ausführung verbessern.

Der gelungene Sachsenmodelle-Triebwagen VT 70 in H0 lässt sich weiter aufwerten.

BRUMMER-KOSMETIK

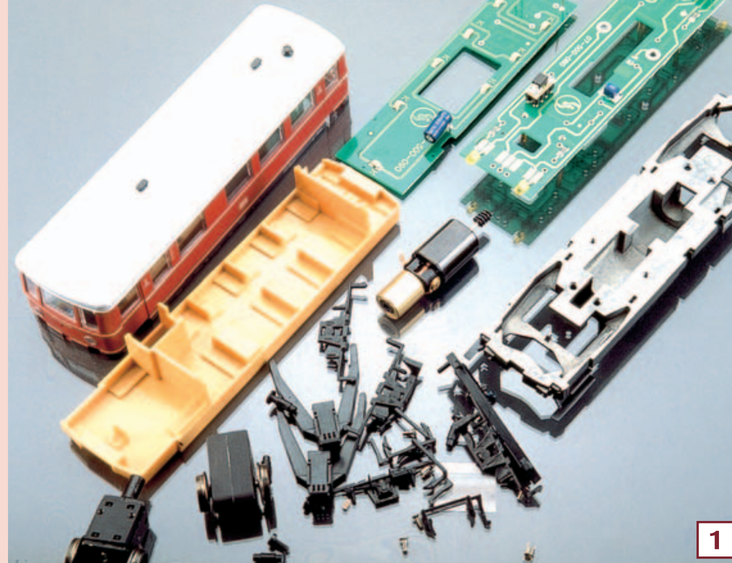
Bis 1937 beschaffte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) eine größere Stückzahl von zweiachsigen Nebenbahntriebwagen, die als VT 135, später bei der Deutschen Bundesbahn als VT 70 eingereiht wurden.

Die H0-Nachbildung des VT 70 von Sachsenmodelle ist bislang das beste Großserienmodell eines Altbau-Dieseltriebwagens. Neben der Gestaltung überzeugen auch die Fahreigenschaften. Das Aussehen lässt sich weiter aufwerten.

Wie üblich, steht zunächst das Zerlegen des Modells in sämtliche Einzelteile an. Um das Gehäuse abzunehmen, zieht man die beiden Bremsschlauchträger aus den Kupplungsaufnahmen heraus. Die stirnseitig liegenden Rastnasen sind Bestandteil der beiden Frontfenstereinsätze, die mit einem Schraubenzieher nach außen gedrückt werden, worauf sich das Gehäuse nach oben abheben lässt. Nachdem die Fenstereinsätze entfernt sind, sollte man diese verstauen, um sie vor Fingerabdrükken oder Kratzern zu schützen.

Die vier Achshalter sind mit jeweils zwei Rastnasen an der Unterseite des Metallrahmens eingesteckt und werden lediglich nach unten abgezogen. Bremsbacken samt Schienenräumern sind als separate Teile gefertigt und über den Achshaltern eingesteckt – sie lösen sich nach Entfernen der Achshalter. Etwas grob wirken die acht Wagenkastenstützen, von denen jeweils zwei die Achshalter mit dem Wagenkasten verbinden. Diese Streben entstehen später aus Bavaria-Flachprofil (Maße 0,5 x 0,8 mm) neu. Das Entfernen der angeformten Stützen gelingt am besten mit einem kleinen Flachstichel. Dabei nimmt man das Material zunächst bis auf die Höhe der Federpakete ab. Das übrige Material, das jetzt noch über die Achshalter ragt, wird

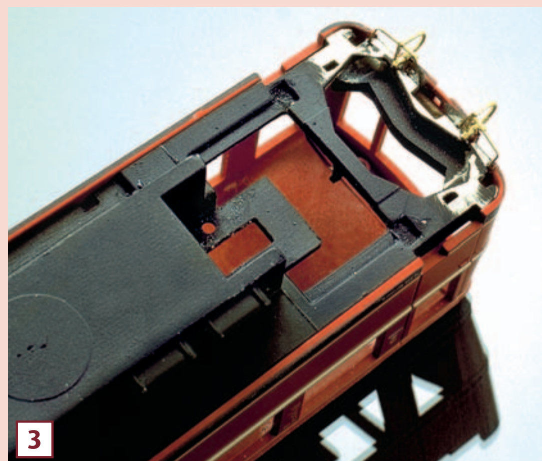




So präsentiert sich der Triebwagen in zerlegtem Zustand.



Die an den Achshaltern angeformten Kastenstützen entfernt man mit einem kleineren scharfen Flachstichel.



Nachdem der Rahmen etwas aufgefüttert und am Gehäuse etwas Material abgetragen wurde, lassen sich die Schläuche montieren.



Jetzt können die Bremsschläuche samt Rangierergriffen und die Kastenstützen mit Uhu-Plus verklebt werden.

schließlich in Längsrichtung der Federblätter entfernt. Wenn sich die Kontur gerade noch abzeichnet, markiert man jeweils das untere Ende mit einer Reißnadel. An diesen Punkten erhält der Achshalter 0,5-mm-Bohrungen. Die letzten Unebenheiten verschwinden durch leichtes Schmirgeln mit spitz zurechtgesägten Schmirgellattenstücken und einem Glasfaserstift. Die Stützen werden etwas länger abgeschnitten und am unteren Ende rundgefeilt. Den Zapfen winkelt man mit einer Flachzange schräg ab. Die Länge der Stützen wird so bemessen, dass diese nach Einschieben in die beiden Bohrungen an der Unterkante des Wagenkastens anliegen. Anschließend fixiert man die Stützen von der Rückseite der Achshalter-Bohrungen mit einem Tropfen Sekundenkleber. Die Klebeverbindung ist stark genug, um die Stützen auch nachträglich exakt in Form biegen zu können und der unteren Gehäusekante anzupassen.

Die Pufferträgerplatten sind lediglich als plane Fläche vorhanden und werden mit fein detaillierten Weinert-Gussteilen aufgefüttert. Ebenfalls kann man Bremsschläu- →



Die Rahmenwangen erhalten Bohrungen zur Aufnahme der Weinert-Krümmer.



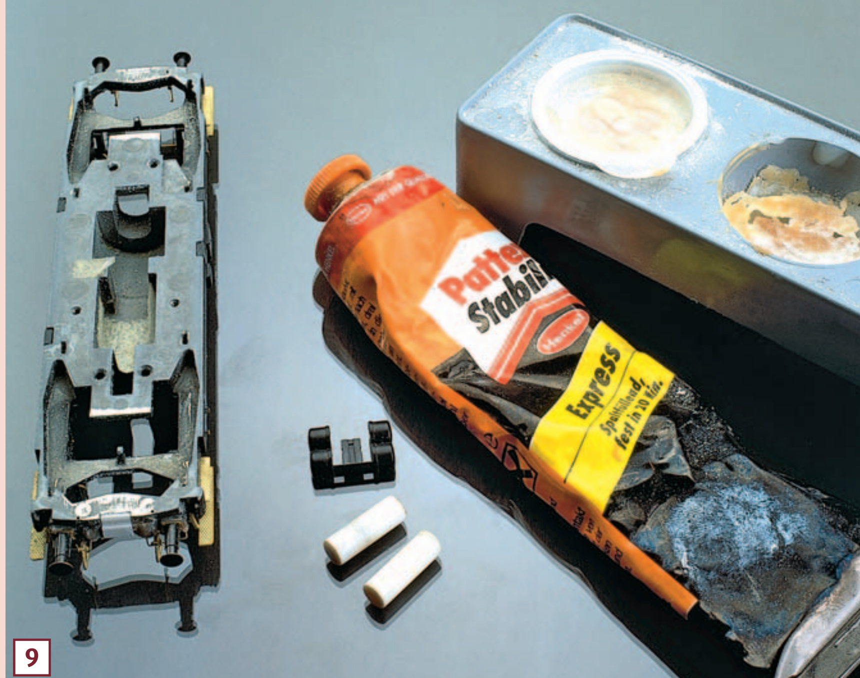
Beim Sachsenmodelle-VT führen die Krümmer des Auspuffs gerade unter den Wagenkasten, müssten aber durch eine Öffnung in den Rahmenwangen verschwinden. Weinert-Teile schaffen Abhilfe.



Die Stirnseite des Fahrwerks wird später mit einer beweglichen Originalkupplung versehen. Deshalb wird der quadratische Ausschnitt am Gehäuse mit der feinen Laubsäge herausgetrennt.



Am Fahrwerk wird die Nische mit einem passenden Stück Polystyrol verschlossen.



9

Die Doppelluftbehälter bastelt man neu aus 5-mm-Evergreen-Rundmaterial.

che und Rangierergriffe an beiden Pufferträgern durch Weinert-Teile ersetzen. Als Bremsschläuche verwendet man solche für Güterwagen, da hier ein senkrechter Zapfen zum Anbringen unter der Pufferbohle angeformt ist. Der Befestigungspunkt liegt allerdings denkbar ungünstig, genau an der Trennkante zwischen Fahrwerk und Gehäuse. Am besten füttert man den Rahmen nach vorne hin mit etwas Uhu-Acrylit auf und feilt das überschüssige Material so in Form, dass die Bohrungen für die Zapfen Platz finden. Der Wagenkasten wird innen mit einem Fräser ausgeschabt, damit sich das Gehäuse später problemlos aufsetzen lässt. Zum Verkleben eignet sich Uhu-Plus oder Sekundenkleber. Vom Kunststoffsteckteil, an dem die Kühlerschlange und der Auspuff angeformt sind, kann man den Auspuff entfernen, da hier die Krümmer fälschlicherweise gerade unter dem Wagenkasten enden, statt in einer Öffnung der Rahmenwangen zu verschwinden.

Da Weinert-Modellbau den VT 70 seit Jahren im Programm führt, sind von diesem Bausatz auch einige Gussteile einzeln erhältlich. Neben den im Katalog befindlichen Einzelteilen können so Gussbäume verschiedener Bausätze, so auch des VT 70, nachbestellt werden. Allerdings werden dann die kompletten Gussbäume geliefert.

Für diesen Beitrag wurden folgende Teile nachbestellt: Gussbaum mit den Aufstiegstritten (Teile-Nr. 31 und 38), Toilettendachlüfter (Teil-Nr. 3), beide Steckdosen für die Stirnseiten (Teil-Nr. 13), Gussbaum mit dem Auspuff (Teil-Nr. 56) und Dachlüfter (Teil-Nr. 1). Am Gussbaum sind neben der Kühlerschlange ein Toilettenfallrohr, eine Luftkesselarmatur und zwei Verbindungsstreben zwischen zwei Achshaltern und den Rahmenwangen (Teile-Nr. 59 und 40) an diesem Gussbaum angeformt. Wer die Sandstreudüsen ergänzen will, muss wohl oder übel den dritten Gussbaum mit den Teilen Nr. 28 und 33 (Sandstreudüsen) zweimal bestellen. Hier sind zusätzlich zwei Achshalter (Nr. 37 und 34), Schienenräumer (Teil Nr. 29), Dachlüfter (Teil Nr. 2) und das Fahrpult (Teil Nr. 8), das auch benötigt wird, enthalten.

Zurück zum Fahrwerk: Für die Weinert-Auspuffkrümmer bohrt man in die Rahmenwangen zwei Löcher. Dann wird das Gussteil mit den Krümmerenden in den Bohrungen verklebt. Den Originaltritten fehlt die Riffelblechtrittfläche; wer möchte, kann die Tritte ebenfalls gegen Messinggussteile von Weinert austauschen. An den Schienenräumern bildet man die Verbindungsstange aus 0,4-mm-Messingdraht nach, die von der Innenseite mit einem Tropfen Sekundenkleber fixiert wird. Beim Betrieb mit Originalkupplung kann man den quadratischen Schacht am Gehäuse zum Einstecken der Kupplungsattrappe mit der Säge heraustrennen. Die beiden Öffnungen an der Front des Fahrwerks verschließt man mit einem Stück Polystyrol. Zur Aufnahme der Originalkupplung wird mittig eine Bohrung platziert.

Die Kupplung war beim Vorbild etwas zierlicher als die Standardkupplung. Von den Proportionen eignet sich deshalb die Schmalspur-Originalkupplung von Weinert (Best.-Nr. 8626). Da der NEM-Schacht nicht benötigt wird, entstehen die beiden

Das Dach erhält das dritte Spitzenlicht

Luftkessel neu aus 5-mm-Rundprofil von Evergreen. Die Abmessungen entnimmt man dem Zurüstteil. Die Stirnseiten werden mit Uhu-Acrylit verschlossen. Nachdem die Schicht ausgehärtet ist, spannt man die Kessel vorsichtig ins Futter einer Bohrmaschine und bildet die stirnseitigen Wölbungen während des Drehvorgangs zuerst mit einer kleinen Feile, dann mit einem Stück 400er-Schmirgelpapier nach. Die beiden Spannbänder für jeden Kessel entstehen aus 0,15 x 0,5 mm starken Evergreen-Profilen.

Die Position der Bremslösezüge ist durch die Anschrift „Lösezug“ am unteren Ende des Gehäuses bezeichnet. Die Stelle markiert man bei aufgesetztem Wagenkasten an der Außenkante des Fahrwerks mit einem Reißnadelpunkt und bohrt die Markierung mit einem 0,3-mm-Bohrer etwa 2 mm tief auf.

Übrigens: Die beiderseits leicht versetzt angeordneten Lösezüge sind von Weinert unter der Best.-Nr. 92704 erhältlich.

Damit die schöne Originallackierung des Wagenkastens nicht beschädigt wird, sollte man die nachträglich angebauten Messingsteile möglichst vor dem Verkleben lackieren. Das betrifft hauptsächlich die in Wagenkastenfarbe lackierten Bauteile, nämlich die beiden Steckdosen und das dritte Spitzenlicht von Weinert. Die beiden Steckdosen sind am Gussbaum mit den vier Aufstiegstritten mit der Nr. 13 angeformt. Die beiden DB-Spitzenlichter am Dach kann man dem Teilesatz Nr. 9010 (DB-Einheitslaternen) entnehmen. Für die Steckdosen sind Öffnungen der Kunststoffzurüstteile vorhanden. Für die Lampe und deren Halter wird eine 0,8-mm-Bohrung exakt mittig direkt unter der Regenrinne platziert. Steckdosen und Lampen erhalten zuerst eine Spritzlackierung mit Haftgrund, dann eine Farbgebung mit Purpurrot, RAL 3004 (Best.-Nr. 2613). Die Bauteile werden allerdings erst ganz zum Schluss mit dem Gehäuse verklebt.

Bei Sachsenmodelle ist die Einfassung der beiden Stirnlampen wie beim Darmstädter Museumsfahrzeug silberfarben abgesetzt. Die Einfassung lackiert man am besten mit der Spritzpistole purpurrot, nachdem man die übrige Fläche der Stirnseite mit Tesastreifen und Abdecklack versiegelt hat.

Der Innenraum des VT war im oberen Bereich mit Ulmenholzfurnier ausgekleidet. Nachdem die Außenwände mit einer Schicht Tesa-Krepp abgedeckt worden sind, erhält das Gehäuseinnere eine La-



Die Steckdose für die Elektrokupplung zum Beiwagen stammt von Weinert.



Sobald die Außenwand mit Tesa-Krepp-Klebeband abgedeckt wurde, erhält das Gehäuseinnere eine Lackierung in einem hellen Braunton.

ckierung in einem hellen Braunton. Die Innenkanten der Fensterausschnitte sollte man zuvor möglichst mit Abdecklack versiegeln. Anschließend wird das Dach noch in einem mittleren Graubraun gespritzt.

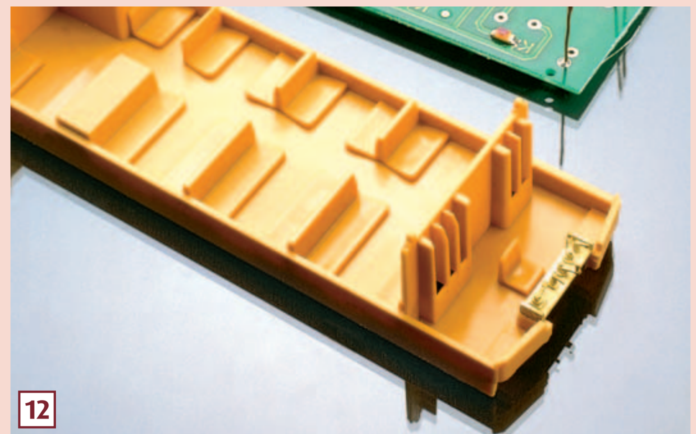
Wegen der blanken Zurüstteile am Fahrwerk sollte dieses zunächst eine komplette Spritzlackierung mit Weinert-Haftgrund erhalten. Anschließend erfolgt eine schwarze Lackierung, bevor alle Fahrwerksteile mit einem dunklen Orangebraun dezent eingenebelt werden.

Eines der beiden angedeuteten Fahrpulte wird durch das fein detaillierte Messinggussteil Nr. 8 (Fahrpult) vom Weinert-Bausatz ersetzt. Das andere war mit einem hölzernen Lamellenroller verschlossen. Die Schalthebel wurden je nach Fahrtrichtung getauscht.

Die Farbgebung des Inneneinsatzes erfolgt am besten mit dem Pinsel und Aero-Color-Farben von Schmincke. Dabei wird der komplette Einsatz zuerst in einem hellen Braunton mit der Spritzpistole vorlackiert. Die seitliche Brüstung des Einsatzes erhält eine rote Farbgebung. Beim Vorbild war der Bereich unter der Fensterkante mit rotem Kunstleder verkleidet. Der Boden wird in einem dunkleren Graubraun mit einem feinem Pinsel abgesetzt. Zum Schluss klebt man sitzenden Preiser-Figuren ein.

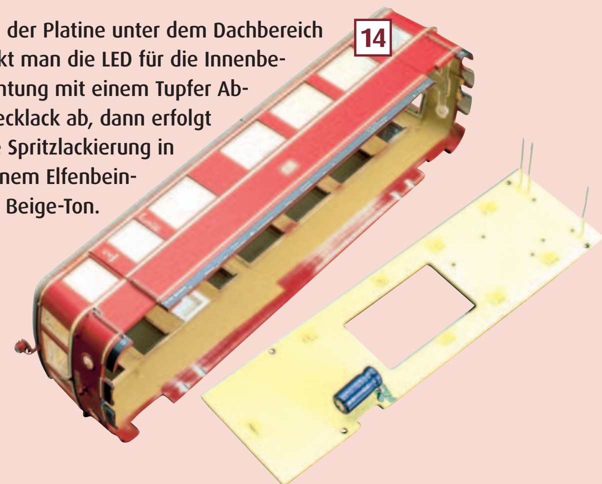
Jörg Chocholaty/yo

Einer der Führerstände erhält ein fein detailliertes Fahrpult von Weinert.



Die Farbgebung des Innenraumeinsatzes erfolgt am besten mittels Pinsellackierung und Aero-Color-Farben von Schmincke.





An der Platine unter dem Dachbereich deckt man die LED für die Innenbeleuchtung mit einem Tupfer Abdecklack ab, dann erfolgt eine Spritzlackierung in einem Elfenbein-Beige-Ton.

Die sitzenden Fahrgäste von Preiser sind im Bereich der Beine entsprechend zu kürzen. Das Fixieren erfolgt mit Polystyrolkleber.



Fotos: J. Chocholaty



Eine V 60 vermissten viele Modellbahner seit langem im Fleischmann-N-Programm. Jetzt ist sie ausgeliefert.

Rangier-Dreirad

Die meistgebaute Bundesbahn-Diesellok ist ein zäher Brocken. Noch immer erledigen zahlreiche Exemplare Rangierdienste in Bahnhöfen oder übernehmen kleine Übergaben. Manches Dreibein beziehungsweise Dreirad, wie die Type auch gerne scherzhaft genannt wurde, tut dies zuverlässig seit über fünf Jahrzehnten. Längst fahren sie nicht mehr als V 60, sondern unter der inzwischen dritten oder vierten Baureihenbezeichnung als 362 oder 363 oder auch 364 oder 365.

Fleischmanns Erstauflage in N ist V 60 415, das Modell einer noch jungen Epoche-III-Lokomotive (Baujahr 1958). Außerdem handelt es sich um eine leichte V 60, denn vom DB-Rangierklassiker gab es zwei Grundmuster, die sich nur nach ihrem Gewicht von 48 beziehungsweise 54 Tonnnen unterschieden.

Die außerordentlich gute Bedruckung des Lokrahmens verrät, dass das Vorbild der V 60 415 von der Küste stammt und in Kiel bei MaK das Licht der Welt erblickte. Der vom Modell gesichert abgedeckte Einsatzzeitraum reicht von Februar 1965 (Datum der letzten Hauptuntersuchung) bis 1968 (Umstellung auf Computernummern). In der Zeit, aber auch einige Jahre davor und danach, war Fleischmanns Vorbild eine Rheinländerin des Bw Köln-Nippes. Ebenso gut wie die Wiedergabe der Anschriften gelang den Fleischmännern die Lackierung mit den markanten gelben Zierstreifen.

Das Fahrwerk besticht mit feinen Speichenradsätzen und filigranen, dem Maßstab angemessenen Treibstangen. Klasse ist die Nachbildung der auffälligen V 60-Bremsanlage: Die als solche erkennbaren Bremsklötze liegen in der Radreifenebene, das unter dem Lokboden hindurchreichende Bremsgestänge wurde ebenfalls nachgebildet. Kleinigkeiten wie die Spurkranzschmierpumpe oder die Schienenräumer haben die Konstrukteure nicht übersehen. Freistehende Details, zum Beispiel der Typhon, lassen jede Klobigkeit vermissen. Die Griffstangen an den Rangiererbühnen sind angenehm zierlich.

Der kleine Motor mit Schwungmasse wurde so geschickt im Lokgehäuse verstaut, dass der Führerstand einen freien Durchblick ermöglicht. Eine digitale Schnittstelle fand jedoch keinen Platz mehr. Die erste und dritte Achse der

AUF EINEN BLICK

PRO *Stimmige Proportionen; feine Detaillierung; sehr gute Fahreigenschaften*

KONTRA *Geringer Auslauf*

PREIS *Etwa 130 Euro*

URTEILE ■ ■ ■ ■ ▴

Nach den TT-Modellen gibt es die Altenberger Personenwagen der IG MET aus Dresden jetzt auch im Maßstab 1:160 und zwar in vier Ausführungen.

Kleiner Altenberger

Für Anhänger der Nenngröße N gibt es ein interessantes Wagenmodell, das als Bausatz und in begrenzter Zahl auch als Fertigmodell erhältlich ist: Einen vierachsigen Einheitspersonenwagen der Altenberger Bauart. Die Redaktion erhielt die Ausführung der DR, Epoche IIIb (als 2.-Klasse-Wagen), zur Begutachtung. Erhältlich ist der Wagen auch in den Varianten DR, Epoche IIIa (C4i-35a), DB, Epoche III und DRG, Epoche II.

Wie beim TT-Modell (siehe MODELLEISENBAHNER 1/2005) sind die Baugruppen gut gewählt und der Zusammenbau ist recht einfach. Alle Teile sind lackiert und bedruckt, die Qualität der Beschriftung ist über jede Kritik erhaben. Auch die Inneneinrichtung ist gut gestaltet und eingefärbt. Die den Bausätzen beigelegten Aufstiegsleitern und Puffer werden an den Stirnseiten montiert.

Der Wagenkasten wird auf zwei Drehgestelle der Bauart Görlitz IV leicht gesetzt, diese werden von der Firma Fleischmann zur Verfügung gestellt.

AUF EINEN BLICK

PRO *Wahl der Baugruppen; Farbgebung; Bedruckung; Maßstäblichkeit des Wagenkastens; Varianten*

KONTRA *Abstand Drehgestelle – Wagenkasten etwas zu groß*

PREIS *39 – 46 Euro (Bausatz)*

URTEILE ■ ■ ■ ■ ▴

Bedingt durch die Konstruktion der Drehgestellaufnahme ist der Abstand Wagenkasten – Drehgestell etwas zu groß geraten. Das ist die einzige nennenswerte Schwäche des sonst maßstäblichen Wagens.





Das markante Gesicht der V60 ist längst ein Klassiker. Als sie bei der DB erschien, ging es den Dampfloks im Rangierdienst an den Kragen. Die Lokführer hatten fortan witterungsgeschützte Arbeitsplätze. Für die Rangierer gab es jedoch nur die großen, aber zugigen Bühnen.

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V: 80 km/h
- Auslauf aus V_{max}: 10 mm
- Anfahren (2,3 V): 4 km/h
- Zugkraft Ebene: Zug mit 56 Achsen
- **Kleinster befahrener Radius:** 192 mm

- **Hersteller:** Fleischmann, Nürnberg
- **Nenngröße, Spur:** N, 9 mm
- **Vorbild:** V60 415 der Deutschen Bundesbahn
- **Katalog-Nr.:** 7225
- **Andere Ausführungen:** Digitalausführung angekündigt
- **Gehäuse:** Metall
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** N-Standardkupplung
- **Digitale Schnittstelle:** –
- **Haftreifen:** –
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsunab hängiges, beidseitiges weißes Spitzensignal

Fleischmann-V60 sind ein wenig seitenverschiebbar, die mittlere ist gefedert. Die Stromaufnahme erfolgt über Spurkranzschleifer. Bei einer Spannung von 2,3 Volt legt das Rangierdreirad sachte los und rollt mit 4 km/h über die Anlage. Bei der NEM-Maximalspannung von zwölf Volt wirbeln die Treibstangen und V60 415 erreicht angemessene und sehr vorbildnahe 80 km/h. Der Auslauf der Lok ist kaum erwähnenswert: Aus der Höchstgeschwindigkeit reicht es für einen Zentimeter.

Fleischmanns N-V60 hat sogar eine weißfarbene Beleuchtung, die jedoch nicht fahrtrichtungsabhängig ist und stets in beide Richtungen strahlt.

Die Zugkraft ist ausreichend und vorbildnah. Bei der Probefahrt rangierte das 38 Gramm schwere Leichtgewicht immerhin einen Zug mit 14 vierachsigen Schnellzugwagen und einem Gesamtgewicht von 520 Gramm. Das dürfte den meisten N-Bahnern, die in ihrem Bahnhof Züge bereitstellen wollen, genügen und für einen typischen Übergabezug ist es völlig ausreichend. In der Steigung lässt die Zugkraft mangels Haftreifen und geringen Eigengewichts schnell nach.

Mit dieser V60 hat Fleischmann sich selbst und seinen Kunden einen Gefallen getan. Das zeitgemäße, weitestgehend maßstäbliche Modell erlaubt in den nächsten Jahren noch verschiedenste Varianten, und man muss kein Prophet sein, wenn man ankündigt, dass noch viele produziert werden.

Stefan Alkofer

Das Modell durchfährt klaglos alle Radien, zumal es ob seiner Bauart ideal für kleine Anlagen ist. Da es in N leider keine 84 gibt, muss der Modellbahnfreund bei der Bespannung zu Alternativen greifen. Es böten sich die 86 von Fleischmann und die 52.80 von Minitrix an; für wen es akzeptabel ist, auch die 85 von Minitrix.

Die Einzelwagen kosten je nach Ausführung als Bausatz zwischen 39 und 46 Euro, ein Dreierset kostet 114 bis 134 Euro. Für Fertigmodelle wird ein Aufschlag von 25 Euro je Wagen erhoben. Bestellungen und weitere Informationen (letztere gegen 1,10 Euro in Briefmarken): IG MET, Modellbahn-Kleinserien I. Neumann, Malterstr. 53, 01159 Dresden.

Henning Bösherz

In sehr feiner Ausführung sind N-Modelle der Altenberger Personenwagen erhältlich, das Bild zeigt die Variante der DR-Epoche IIIb.



Lange Jahre waren die sechsachsigen Triebwagen die Aushängeschilder der Westschweizer Schmalspurbahn, was für sie auch Plakatehren bedeutete.



La Belle Époque

Eine Augenweide ist der sechsachsige Gepäck-Triebwagen FZe 6/6 der MOB, den Bemo als Metallmodell in H0m anbietet.



Charakteristisch für die MOB-Gepäcktriebwagen sind die deutlich zurückversetzten Einstiege. Das Modell ist selbstverständlich zugerüstet.

Die kleine Westschweizer MOB „Montreux-Oberland Bernois-Bahn“ war schon immer ein Vorreiter in der Kategorie Luxuszüge. Die „Goldenpass-Panoramic“-Züge unserer Tage belegen dies genauso wie die Belle-Époque-Kompositionen der frühen 1930er-Jahre.

Eigens für die „Golden Mountain Pullman Express“-Züge von Zweisimmen nach Montreux mit Zwischenhalt im schon damals mondänen Gstaad, beschaffte man 1932 zwei sechsachsige Gepäck-triebwagen FZe 6/6 2001 und 2002. Die sechs einzeln angetriebenen Achsen verteilten sich auf drei Drehgestelle. Die Fahrmotoren entwickelten 736 kW, die für die mit bis zu 70 Promille ansteigenden Rampen nötig waren. Der 63 Tonnen schwere und 17 Meter lange Gepäck-Tw war zweigeteilt, damit er problemlos die mitunter engen Radien durchfahren konnte. Der „Golden Mountain Pullman Express“ wurde wegen der Weltwirtschaftskrise schon vor der Ablieferung der beiden Fahrzeuge wieder eingestellt, die luxuriösen Wagen später an die Rhätische Bahn verkauft. Die beiden Triebwagen blieben jedoch viele Jahre im MOB-Alltagseinsatz. Eines der beiden Fahrzeuge ist bis heute erhalten geblieben,derzeit nicht einsatzfähig, soll aber eines Tages wieder fahren.

In Bemos „Exclusive Metall Collection“ erschien jetzt der FZe 6/6 2001 im Ablieferungszustand. Der Gepäck-Tw ist fast vollständig aus Metall gefertigt und bringt immerhin 425 Gramm auf die Waage. Der markante Fahrzeugkasten mit tiefliegenden Einstiegen, Schiebetüren zum Gepäck- und Postabteil sowie der hochdetaillierte Fahrzeugrahmen und -boden wurden hervorragend im Maßstab 1:87 wiedergegeben. Die Drehgestellblenden



Die Fenster der Post- und Gepäckabteile sind mit Gitterimitationen hinterlegt.

geben keinen Grund zur Kritik ebenso wie die detailreichen Sitrnseiten mit den Übergängen. Selbstverständlich ist der FZe 6/6 vollständig zugerüstet, das darf der Modellbahner bei einem Fahrzeug dieser Preisklasse erwarten. Das edle Metallmodell ist nicht nur für die Vitrine gedacht, sondern auch für den Alltagseinsatz auf der heimischen Anlage. Ein fünfpoliger Motor mit Schwungmasse treibt die beiden äußeren Drehgestelle an. Bei einer Spannung von zwölf Volt erreicht das H0m-Fahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit von 68 km/h. Das ist im Bereich des Vorbilds, das es auf maximal 55 km/h bringt. Der Auslauf reicht um einen kürzeren stromlosen Abschnitt zu überwinden. Dank seines Gewichts reicht die Zugkraft auch ohne Haftreifen für vorbildgerechte Züge. Nach dem Lösen weniger Schrauben ist das Fahrzeuginnere sehr gut zugänglich. Digitalbahner können den FZe 6/6 auch mittels NEM 651-Schnittstelle mit einem Decoder nachrüsten, müssen mangels Stecker allerdings zum Lötkolben greifen.

So heißt es nun Abschied nehmen vom FZe 6/6, denn sein Preis erfordert erst ein längerfristiges Sparprogramm.

Stefan Alkofer

AUF EINEN BLICK

PRO *Außergewöhnliches Vorbild; Metallmodell; hervorragende maßstäbliche Umsetzung; gute Fahreigenschaften*

KONTRA *Keine Steckschnittstelle*

PREIS *799 Euro (UVP)*

URTEILE



Nur bis 1952 dampfte das Original über süddeutsche Strecken. Rivarossis G 12 ist ein gelungenes Lokmodell für H0.

Als erste Rivarossi-Neuentwicklung unter Hornby erscheint die 58.10-21 (ex Pr. G 12) als H0-Modell, zuerst für die DB-Epoche III.

Der Schritt zur Einheitslok

Auch wenn die preußische G 12 und ihre badischen, sächsischen und württembergischen Schwestern noch keine Einheitslokomotiven im Sinne der Entwürfe des DRG-Vereinheitlichungsbüros waren, kann man sie doch als wesentlichen Schritt dahin ansehen: Ausgelöst durch Transportschwierigkeiten im Ersten Weltkrieg, für die die Länderbahn-Baureihenvielfalt eine maßgebliche Ursache war, entwarf Henschel & Sohn in Kassel eine 1'E h3-Lokomotive, die mit mehr als 1500 gebauten Exemplaren auch sehr erfolgreich war. Das hinderte die Deutsche Bundesbahn jedoch nicht, die Loks schon bis 1954 auszumustern.

Just eine DB-Maschine wählte Hornby-Rivarossi als Vorbild für sein H0-Modell der G 12, das seit Ende Januar im

---

Der US-Dollar ist schwach wie selten zuvor. Eine gute Gelegenheit, sich jetzt mit amerikanischen Modellbahnen einzudecken.

Beinahe startbereit

Atlas ist in den USA eine große Nummer, hierzulande aber vor allem den eingefleischten US-Modellbahnern bekannt. Das liegt größtenteils daran, dass manche Mitbewerber wie Athearn (über Noch), Bachmann (über Liliput) oder Lifelike (früher über Brawa, jetzt über Walthers) über bessere Vertriebsstrukturen in Deutschland verfüg(t)en. Aber auch Atlas-Produkte sind problemlos bei den einschlägigen Importeuren für US-Modellbahnen oder direkt in den USA erhältlich.

Vor kurzem legte der Modellbahnhersteller aus New Jersey neue Startpackungen im preiswerten Trainman-Programm auf, die jeweils aus einem Gleiskreis, einem Güterzug mit vier Wagen und einer Spannungsversorgung bestehen. Die Vorstellung der Startpackung könnte man sich vermutlich schenken, denn mit dem beiliegenden 110-Volt-Trafo ist bei uns kein Blumentopf zu gewinnen, wäre der US-Dollar derzeit nicht so unglaublich günstig für Euro-Kunden und wäre der restliche Inhalt des Einstiegssets nicht bemerkenswert gut: Der Güterzug wird in unserem Fall von einer exzellenten GP-38-2 in blau-gelber „Santa Fe"-Güterzug-Lackierung („Yellowbonnet"-Design zwischen 1972 und 1996) gezogen. Dazu gehören ein passender „Santa Fe"-Begleitwagen (Caboose), ein offener Vierachser (Gondola) der „Grand Trunk Western Railroad", ein gedeckter Vierachser (Boxcar) einer Vermietgesellschaft und ein gedeckter Schüttgutwagen (covered Hopper) der „Duluth, Missabe and Iron Range Railway" – ein bunter Strauß typischer nordamerikanischer Güterwagen.

Alle Wagen zeichnen sich durch Detailtreue sowie hervorragende Lackierung und Bedruckung aus. Das gilt ganz speziell auch für die Lok, die obendrein gute Fahrwerte aufweist: Bei zwölf Volt fährt die Atlas-Lok 120 km/h und trifft ziemlich genau die Vorbildhöchstgeschwindigkeit. Der Auslauf aus dieser Geschwindigkeit beträgt

AUF EINEN BLICK

PRO *Interessanter Zug; hochwertige Fahrzeuge; Lokomotive mit guten Fahreigenschaften; gutes Gleissystem*

KONTRA *In Deutschland unbrauchbarer Trafo; keine Weichen im Startset*

PREIS *rund 120 Euro*

URTEILE

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 Volt 71 km/h
- V_{max} Vorbild (65 km/h) bei 11,1 Volt
- Auslauf aus V_{max} 29 mm
- **Anfahren bei 2,1 Volt, << 5 km/h**
- **Kriechen bei 2,1 Volt, << 5 km/h**
- **Licht ab 1,7 Volt (warmweiß/rot)**
- **Zugkraft Ebene 40 Achsen**
- **Zugkraft 3% Steigung 32 Achsen**
- **Zugkraft 8% Steigung 24 Achsen**
- **Gewicht: 350 Gramm**
- **Kleinster befahrener Radius: 360 Millimeter**

- **Hersteller: Hornby-Rivarossi, Produktion in China**
- **Katalognr.: HR2017**
- **Andere Ausführungen: DR Epoche III**
- **Gehäuse: Metall und Kunststoff**
- **Fahrwerk: Metall und Kunststoff**
- **Kraftübertragung: Vom Motor (im Kessel) über Welle und Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf E-Achse, übrige Achsen über Kuppelstangen mitgenommen**
- **Haftreifen: Zwei, auf E-Radsatz**
- **Stromaufnahme: Über Radsatzinnenschleifer**
- **Schwungmasse: Eine**
- **Bezug: Über Fachhandel**

Handel ist. Die 581047 wurde 1918 von Borsig als Essen 5562 abgeliefert und beendete ihren aktiven Dienst 1952 beim Bw Singen.

Auf den ersten Blick sind Proportionen und Gesamteindruck der wuchtigen Maschine gut getroffen. Das Gehäuse von Lok und Tender besteht weitgehend aus Metall, Aufsätze und Armaturen sind sehr gut wiedergegeben. Wie bei den meisten G 12 fehlt ein Speisedom. Auf dem Umlauf der Heizerseite ist ein Oberflächenvorwärmer montiert.

Zu begeistern vermögen die Federpuffer an Lok und Tender, die Führerstandseinrichtung sowie beigefügte Zurüstteile. Bis auf den minimal vergrößerten Abstand Lok – Tender ist das Modell in allen Hauptabmessungen maßstäblich. Zu erwähnen ist das filigran nachgebildete und sich mitbewegende Innentriebwerk.

Gekuppelt ist das Modell mit dem dreiachsigen Tender pr. 3T20, der auch zur Stromaufnahme herangezogen wird.

Die bei 12 Volt erreichte Modellgeschwindigkeit von 71 km/h ist vorbildlich und weicht nur unwesentlich vom tatsächlichen Wert des Originals (65 km/h) ab. Anfahren und Kriechen gelingen bei knapp über 2 Volt mit deutlich weniger als umgerechneter Schrittgeschwindigkeit.

Leider läuft die Lok im Bereich zwischen etwa 4,5 und 7 Volt ausgesprochen unrund. Bei Hornby-Rivarossi ist das Problem bekannt und soll bei allen folgenden Serienlieferungen behoben sein. Die Zugkraft ist mit 40 Achsen in der Ebene und 24 Achsen bei 8 Prozent Steigung nicht schlecht, könnte aber besser sein.

Ungewöhnlich ist das rote, ins Rosa gehende Schlusslicht am Tender, das bei angehängten Zügen eher störend ist.

Zu beziehen ist das Modell für 259 Euro (UVP) im Fachhandel. Weitere Varianten sollen folgen, von denen vor allem die der DR viele Anhänger finden dürfte! *Henning Bösherz*

AUF EINEN BLICK

PRO ***Gesamteindruck; Metallausführung; Detaillierung; Federpuffer; Innentriebwerk; Geschwindigkeit***

KONTRA ***Unrunder Lauf bei niedriger bis mittlerer Spannung; mittelmäßige Zugkraft***

PREIS ***259 Euro (UVP)***

URTEILE

---

satte 275 Millimeter. Selbst bei einer Geschwindigkeit von 54 km/h (bei sechs Volt) reicht es noch für einen Auslauf von 75 Millimetern. Fast lautlos schleicht die GP-38 dabei über die Gleise, die auch noch eine kurze Beschreibung verdienen. Wer sich für US-Bahnen entscheidet, erhält ein interessantes Bettungs-Gleissystem nach US-Vorbild. Vor allem die Form der leicht abnehmbaren Schotterbettung mit den relativ flach abfallenden Flanken gefällt, auch wenn sie wie alle Bettungen noch nach farblicher Gestaltung verlangt.

Wer noch einen alten Trafo hat oder sich auf einer Börse einen besorgt, erhält für rund 120 Euro einen guten Einstieg in die US-Modellbahnwelt.

Stefan Alkofer



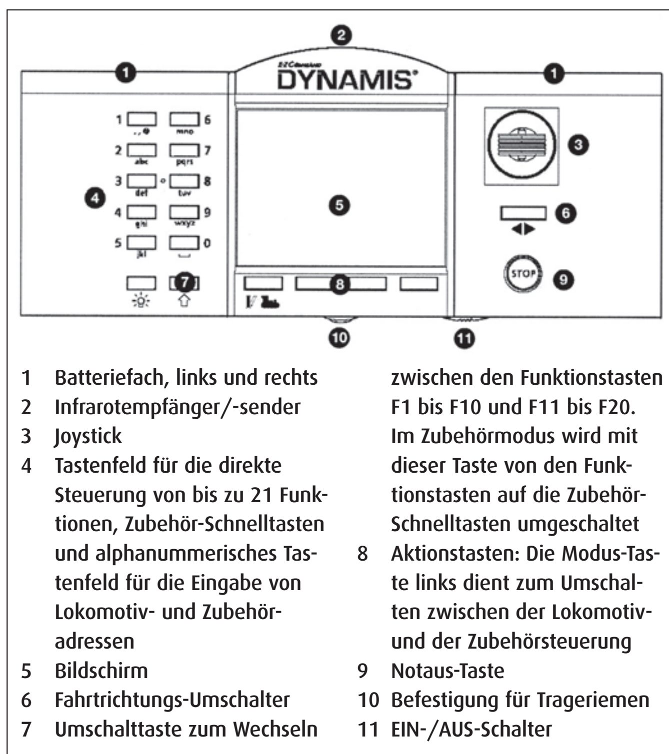
Einen Farbtupfer stellt der US-Güterzug von Atlas dar. Auch das Gleissystem, vor allem die Form der Bettung, ist einen Blick wert. Der Trafo ist hierzulande leider unbrauchbar.

Bachmanns preiswerte DCC-Digitalzentrale Dynamis gefällt durch den schnurlosen Handregler mit Infrarotsensor.

Entwicklungs-Helfer

Wer einen Handregler mit Kabelverbindung an einer größeren Anlage nutzt, kennt die Probleme: Entweder ist das Kabel zu kurz oder, wenn es länger ist, verheddert man sich. Da ist dann im wahrsten Sinne des Wortes Entwicklungshilfe nötig.

Bachmann hat erkannt, dass man Regler heute auch von der Leine lassen kann. Die Entwicklung haben die Amerikaner ESU überlassen. Die Größe des Gehäuses und das auf eine Bedienung im Querformat ausgelegte Design erinnert an die „Mobile-Station" von Märklin. Im Lieferumfang ist alles enthalten, was man für den Betrieb digitaler Loks benötigt: Schnurlos-Handsteuergerät, Befehlsstation mit Empfänger, Netzteil, ein Anschlusskabel und vier AAA-Batterien zum Einsetzen in den Handregler. Die Aufgaben zwischen beiden Händen sind klar verteilt. Die rechte ist fürs Fahren verantwortlich, die Linke fürs Schalten der Funktionen. Der Vierwege-Schalter (Joystick) für Beschleunigen und Verzögern und zum Navigieren in der Lokliste ist nach wenigen Minuten selbst von Kindern intuitiv zu bedienen. Dass moderne Loks und Straßenbahnen ebenfalls per Joystick gesteuert werden, sorgt für das gewisse Lokführer-Gefühl. An der griffig in den Händen liegenden Dynamis versehentlich ins Menü zu schalten, ist kaum möglich. Eine Reichweite von etwa 5 m sollte eigentlich ausreichen, jedoch kann die Reichweite beispielsweise sinken, wenn sich mehrere Neon-Röhren im Raum befinden. Dann reißt der Kontakt ab, was die Dynamis mit einem (zu) kleinen Symbol rechts oben im Display anzeigt. Nach 30 Sekunden ohne Kontakt schaltet die Dynamis die Spannung zur Anlage ab (einstellbar auf 7,5, 15 und 30 s). Eine rote Leuchtdiode zentral über dem Display platziert, die, sobald der Kontakt abreißt, leuchtet, wäre da geschickter.



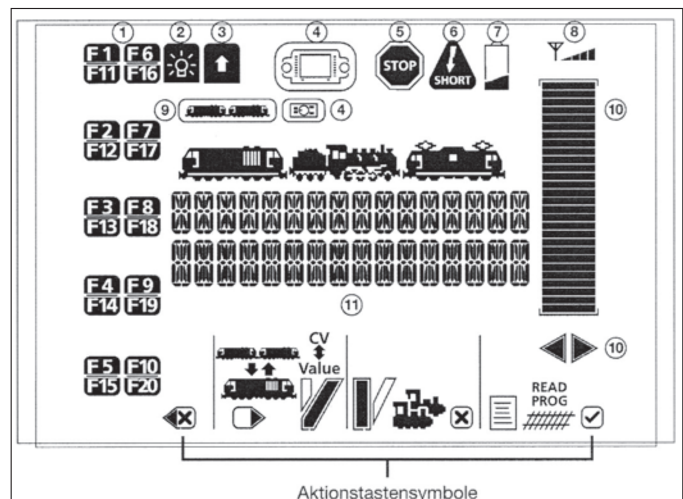
1 Batteriefach, links und rechts
2 Infrarotempfänger/-sender
3 Joystick
4 Tastenfeld für die direkte Steuerung von bis zu 21 Funktionen, Zubehör-Schnelltasten und alphanummerisches Tastenfeld für die Eingabe von Lokomotiv- und Zubehöradressen
5 Bildschirm
6 Fahrtrichtungs-Umschalter
7 Umschalttaste zum Wechseln zwischen den Funktionstasten F1 bis F10 und F11 bis F20. Im Zubehörmodus wird mit dieser Taste von den Funktionstasten auf die Zubehör-Schnelltasten umgeschaltet
8 Aktionstasten: Die Modus-Taste links dient zum Umschalten zwischen der Lokomotiv- und der Zubehörsteuerung
9 Notaus-Taste
10 Befestigung für Trageriemen
11 EIN-/AUS-Schalter

STECKBRIEF

- DCC-Digitalsystem mit drahtlosem Infrarot-Handregler
- 9999 Triebfahrzeug-Adressen
- 100 Magnetartikel-Adressen
- Licht + 20 Sonderfunktionen schaltbar
- Joystick: Senkrecht: Geschwindigkeit regeln; im Menü blättern. Waagerecht: Durch Lokliste/Menü blättern
- Name mit 16 Zeichen
- Fahrstufen 14, 28, 128
- Gleisspannung 15,5 V; 2,3 A
- Mehrfachtraktionen
- Vorzugstasten für Magnetartikel
- Anzeige und Benutzerführung in Englisch
- Programmierung: Haupt-, Programmiergleis; CV-, Paget-, Registermodus

---

- **Hersteller:** Bachmann/Liliput
- **Katalog-Nr.:** L38505
- **Preis:** UVP 149,95 Euro



1 Anzeigen für den EIN-/AUS-Status der betreffenden Decoderfunktionen
2 Anzeige „Fahrlicht an"
3 Anzeige „Umschalttaste gedrückt"
4 Wird nur verwendet, wenn auch die „Dynamis Pro"-Box eingesetzt wird
5 STOP-Anzeige
6 Gleiskurzschluss von Befehlsstation gemeldet
7 Batterieleistung schwach
8 Qualität des Infrarotsignals
9 Verbund-/Mehrfachtraktions-Anzeige
10 Geschwindigkeits- und Fahrtrichtungsanzeige
11 Text einschließlich Lokomotivdaten und Menüs etc.



Die blaue E-Lok 110 235 der DB mit der Triebfahrzeug-Adresse 6 fährt in der 97. von 126 Fahrstufen und hat Licht sowie die Funktionen F1 und F17 zugeschaltet.

AUF EINEN BLICK

PRO *Drahtloses Handgerät; gute Reichweite; handliche Form; intuitive Bedienung; für Kompaktgerät großes Display; Funktionsumfang; Batterien liegen bei; deutsche Anleitung; günstiger Preis*

KONTRA *Schrifttyp im Display; Benutzerführung in Englisch; zu kleines Warnsymbol bei Kontakt-Unterbrechung*

PREIS *UVP 149,95 Euro*

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠ ⊠

Obwohl der Winkel etwa 90 Grad betragen darf, sollte man die Basisstation hinter der Anlage in der Hauptarbeitsrichtung platzieren. Auch die Lesbarkeit der Schrift könnte etwas besser sein. Die Beleuchtung kann verschiedenen Lichtverhältnissen angepasst werden.

Obwohl die Menüführung in englischer Sprache gehalten ist, lässt sich eine neue Lok binnen weniger als zwei Minuten eingeben. Die den Loks zuzuweisenden Symbole unterscheiden lediglich zwischen Dampf-, Diesel- und E-Lok. Die Dynamis kann auch 100 Magnetartikel schalten, die intern auf 25 Decoder mit je vier Ausgängen verteilt sind.

Für unverbindlich empfohlene 149,95 Euro liefert Bachmann ein einfach zu handhabendes DCC-Digitalsystem mit zeitgemäßem Funktionsumfang. *Jochen Frickel*

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Neuestes Mitglied in Rocos Familie der H0-Traxx-Loks ist die für Personenzüge entwickelte 146.2.

Regio-Standard

In den Regionen Stuttgart, Freiburg/Breisgau, Nürnberg und als Metronom-Zugpferd gehören die 160 km/h schnellen 146.2 zum gewohnten Bild vor Regional- und Interregio-Express-Zügen. Die Vorgänger-Bauserie 146.1 rollt unter anderem im Rhein-Main-Gebiet und in Nordrhein-Westfalen.

Rocos Ausführung von 146 233 basiert technisch auf der 145, weist aber die korrekte Drehgestell-Ausstattung auf. Die Drehgestelle fallen durch scharfe Gravuren und wie der gesamte Fahrwerksbereich durch eine angenehm matte Oberfläche auf. Der Magnet des Zugsicherungssystems PZB 90 ist farblich abgesetzt. Leider ist der Bereich zwischen den Achsen, um die Zahnräder unterzubringen, so weit heruntergezogen, dass der luftige Eindruck der Vorbild-Drehgestelle kaum entsteht.

Der Aufbau gibt die Form des crashoptimierten Lokkastens sehr gut wieder. An den Stirnseiten hätte man sich aber Metall-Griffstangen statt der etwas dicken Kunststoff-Teile gewünscht. Die Scheiben sind ebenso wie die Scheinwerfer-Abdeckungen spaltfrei eingesetzt. Selbst die dünnen senkrechten Leisten an den Stirnfenstern finden sich am Modell. Vorbildgerecht wurde die Zugzielanzeige hinter der Verglasung angebracht, allerdings verdeckt der Druck der oberen Fensterdichtung die Anzeige teilweise, was aber nur auffällt, wenn man sich mit den Augen auf Schienenniveau begibt. Beim Testmuster saßen die Puffer allesamt etwas schief, was sich leider schwer korrigieren lässt. Zur sonst etwas fummeligen Montage der Zurüstteile an den Stirnseiten sollte man die Pufferträger abziehen. Über das Anbringen der beiliegenden Zuleitungen zu den Sandstreurohren schweigt sich die Bedienungsanleitung aus. Warum die inneren ab Werk montiert sind, sich der Modellbahner mit den äußeren selbst abmühen darf, bleibt ein Roco-Geheimnis. Die Pflugschar ist etwas eckig. Die vorbildgerecht spärliche Dachausrüstung gefällt mit vorbildgerechten Stromabnehmern, schön gravierten Abdeckgittern und korrekter Anordnung der Isolatoren. Der oberhalb des Führerstands 1 montierte muss allerdings um 90 Grad gedreht werden. Die mehrfarbige Bedruckung geriet konturenscharf und gut deckend. Im Gegensatz zur 145 weist die 146.2 eine Kurzkupplungskulisse auf.

Bezüglich Fahrdynamik und Zugkraft gehört die 146.2 zur Spitzengruppe im H0-Bereich. Die Getriebeauslegung ist hervorragend und macht die Lok uneingeschränkt steilstreckentauglich. Geräuscharmut und sehr gute Auslaufwerte bei Stromunterbrechung bereiten dem Modellbahner Fahrspaß. Im Schiebebetrieb mit fünf maßstäblich langen Doppelstockwagen durchfährt die Re-

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 194 km/h
- V_{max} Vorbild (160 km/h) bei 9,8 V
- Auslauf aus V_{max} 274 mm
- Auslauf aus 160 km/h 158 mm
- Anfahren (2 V) 1 km/h
- Zugkraft Ebene 188 g
- Zugkraft Steigung 3% 152 g

- **Hersteller:** Modelleisenbahn GmbH/Roco, Bergheim
- **Nenngröße, Spur:** H0, 16,5 mm
- **Katalog-Nr.:** 62500
- **Andere Ausführungen:** Wechselstrom digital
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** Bügelkupplung in kulissengeführtem Normschacht; Kurzkupplungen liegen bei
- **Kleinster befahrener Radius:** 360 mm
- **Digitale Schnittstelle:** NEM 652
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen
- **Schwungmassen:** 2
- **Haftreifen:** 2
- **Preis:** UVP 145 Euro

Elegant und modern wirkend, macht die 146 eine gute Figur vor dem Doppelstock-Zug.

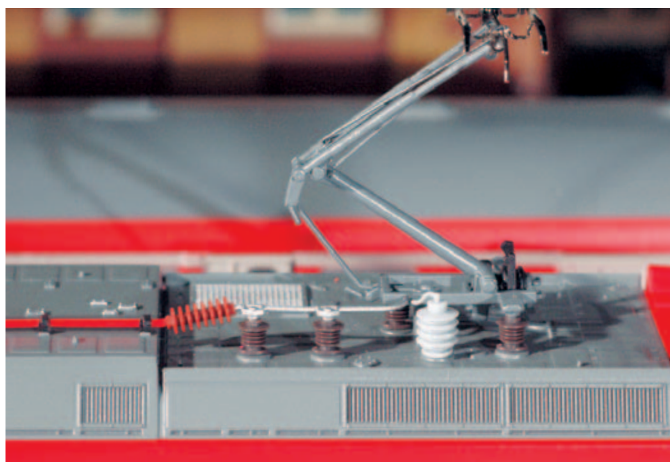
gio-Lok auch enge S-Kurven ohne Gegenbogen problemlos. Im Analogbetrieb leuchten die drei Fahrscheinwerfer und die Zugzielanzeige. Im Digitalbetrieb lässt sich das Fernlicht zuschalten, ohne dass aber vorbildgerecht die äußeren Lampen dunkel werden. Das kaltweiße Licht der LED passt sehr gut zu der auch im Original mit LED ausgestatteten E-Lok.

Roco hat mit der 146.2 eine fein detaillierte Nachbildung der modernsten DB-Regio-Lok auf die Räder gestellt. Die wenigen kleinen Schnitzer bei der Gestaltung werden durch die sehr guten Fahreigenschaften ausgeglichen. Ein Preis von unverbindlich empfohlenen 145 Euro darf angesichts des Gebotenen als günstig gelten.

Jochen Frickel



Die Drehgestell-Blenden gefallen mit schönen Gravuren.



Die Dachausrüstung setzte Roco stimmig um.



Die Rückansicht zeigt den erhöhten Kohlekasten und den Durchstieg zum ersten Wagen.

Fleischmanns neue 70.0 in N zeigt, welche Möglichkeiten die Baugröße gestalterisch und fahrtechnisch bietet.

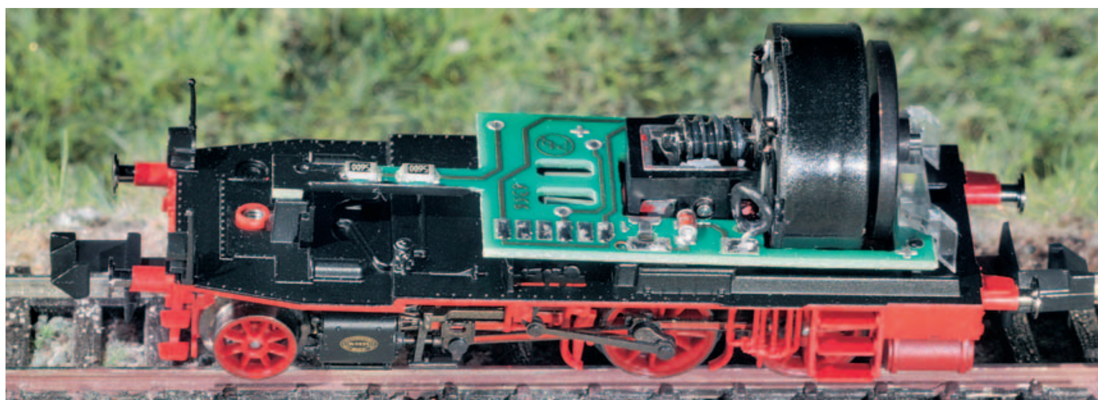
Do spuit die Musi!

Auch außerhalb des Freistaats gehört die kleine 70.0 zu den bekanntesten bayerischen Loks. Im Gegensatz zu anderen außergewöhnlich proportionierten Dampfloks war die 70.0 eine erfolgreiche Konstruktion, was die Badische Staatsbahn 1916, beziehungsweise die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft 1927 bewog, 20, beziehungsweise acht Maschinen nachzubestellen. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h, mit der die Lok in der Ebene sogar 375 t schwere Züge befördern konnte, war sie auch auf Hauptbahnen kein Hindernis. Die letzte der 97 Loks wurde erst 1963 ausgemustert.

Die Konstruktion des N-Modells war eine echte Herausforderung, schließlich musste die Antriebstechnik unter einem zierlichen Gehäuse Platz finden. Beim Betrachten der Fleischmann-Lok sollte dem Konstrukteur mancher H0-Lok die Schamröte ins Gesicht steigen. Um die Feinheiten und zierlichsten Gravuren zu bewundern, muss man schon eine Lupe zur Hand nehmen. Die Proportionen wurden stimmig umgesetzt. Wie von Fleischmann gewohnt, hält die Maßstäblichkeit auch der Überprüfung mit der Schieblehre Stand. Selbst der vorbildgerechte Durchblick unter dem Kessel konnte realisiert werden.

Wie gelungen die Detaillierung der Maschine ist, machen auch die Fotos deutlich. Wären da nicht die breiten Räder, würde die zierliche Nürnbergerin leicht als H0-Lok durchgehen. Am Dach, auf den Wasserkästen und an der Rauchkammerfront sind die Griffstangen separat angesetzt. Aus hauchdünnem Kunststoff gefertigt, thront das Lokschild über der Rauchkammertür. Bahnräumer, Rangierergriffe und die Auftritte wirken hervorragend. Die Steuerung ist so filigran ausgeführt, wie es in dieser Baugröße möglich ist. An den mit dünnen Speichen ausgeführten Treibrädern finden sich Bremsklötze in Radebene und sogar Sandstreurohre.

Jetzt ist noch die Frage nach den Fahreigenschaften zu klären. Alle drei Achsen lagern im Hauptrahmen. Die Laufachse kann um die Fahrzeuglängsachse schwenken. Eine pfiffige Lösung fand der Konstrukteur für die Treibachsen. Diese sitzen in einem von außen unsichtbaren Rahmen, der um die Querachse schwenkbar ist. Die Lok weist also eine Dreipunktlagerung auf! So ist gewährleistet, dass alle sechs Räder ständig Kontakt zur Schiene haben, was der Stromabnahme zugute



Der im Vergleich zur ganzen Lok voluminöse Motor ermöglicht geschmeidige Fahreigenschaften bei ruhigem Lauf.

kommt. Es fällt angesichts der Fahreigenschaften schwer, nicht in Jubelarien auszubrechen. 70 066 kriecht bei 2,8 V nahezu unmerklich mit weniger als 1 km/h los. Bei 12 V zeigte der Tacho exakt die Vorbild-Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h an. Dabei rollt die kleine Lok über den gesamten Regelbereich geräuscharm. Die dünne, am Motor angesetzte Schwungscheibe verleiht der 70 sehr gute Auslaufwerte. Bei Stromunterbrechung rollt die Lok aus 65 km/h satte 56 mm weiter. In der Ebene kann die zierliche Maschine immerhin 20 zweiachsige Wagen ziehen. Da Fleischmann (erfreulicherweise) zugunsten der Stromabnahme auf die Montage von Haftreifen verzichtet hat, genügt die Zugkraft in der Drei-Prozent-Steigung nur zur Beförderung von fünf Zweiachsern, was für die 70 eine vorbildgerechte Garnitur darstellt. Schließlich war das Vorbild für Fahrten im Gebirge gar nicht konzipiert.

Die zierlichen Lampen werden von warmweißen LED erhellt. Wer möchte, kann die Reflektoren mit weißer Farbe nachbilden. Da unter dem Gehäuse nun wirklich kein Platz für eine digitale Schnittstelle ist, müssten Digital-Bahner einen Miniaturdecoder einlöten. Die Platine weist dafür sechs Lötpads auf, doch ist unter dem Metall-Gehäuse nur ein Raum 15 x 8,8 x 2,1 mm für einen Decoder frei. Eine ab Werk digitalisierte Version findet sich aber in den Messeneuheiten.

Die feine Detaillierung, maßstäbliche Umsetzung und die perfekten Fahreigenschaften machen die 70 zum Maßstab für kleinere N-Triebfahrzeuge. Ein unverbindlich empfohlener Preis von 179,95 Euro geht da vollkommen in Ordnung.

Jochen Frickel

STECKBRIEF

- V_{max} bei 12 V 65 km/h
- Auslauf aus V_{max} 56 mm
- Anfahren (2,8 V) < 1 km/h
- Zugkraft Ebene: 20 zweiachsige Personenwagen
- Zugkraft Steigung 3%: 5 Zweiachser

- **Hersteller:** Fleischmann, Nürnberg
- **Nenngröße, Spur:** N, 9 mm
- **Katalog-Nr.:** 7071
- **Andere Ausführungen:** DCC-Digital (Neuheit 2008)
- **Gehäuse:** Metall und Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Kupplung:** N-Kupplung in Normschacht
- **Kleinster befahrener Radius:** 192 mm
- **Digitale Schnittstelle:** Keine
- **Kraftübertragung:** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf beide Treibachsen
- **Schwungmasse:** 1
- **UVP:** 179,95 Euro



Die zierliche Fleischmann-Lok begeistert durch eine stimmige Gestaltung und hervorragende Fahreigenschaften.

Wie gut ist unser Modellbahnhandel aufgestellt? Wir wollen diese Frage mit unabhängigen Händler-Tests beantworten – und beginnen im äußersten Süden.

Handels-Spanne

„Servicewüste Deutschland" lautete der Titel unzähliger Beiträge in Zeitung, Rundfunk und Fernsehen. Wenn man sich die Landkarte der Modellbahngeschäfte einmal ansieht, ist eine gewisse Verödung vieler Regionen nicht von der Hand zu weisen. Im Zeitalter des Automobils definiert man den Begriff Nähe bei weniger als 100 km. Vielfach bleibt dem Modelleisenbahner keine andere Wahl, als sich an den Versandhandel zu wenden. Heute in Zeiten des Internets ist das kein Problem, sollte man meinen.

Unser erster Test führt uns auf die Webseite der Firma Reimann in Hilzingen bei Singen. Es sollen H0-Artikel in Form eines Güterwagens von Märklin, eines Personenwagens von Fleischmann, eines Tillig-Ausgleichs-Gleisstücks und eines Stromabnehmers von Roco sein. Doch bevor man etwas bestellen kann, muss man zunächst einmal die Homepages aufsuchen. Dabei interessiert zunächst die Übersichtlichkeit und die Geschwindigkeit des Aufbaus der Seiten. Wer über einen analogen Internetanschluss und ein altes Modem verfügt, bei dem die Zeit des Seitenaufbaus in Minuten angegeben werden kann, sollte ein sehr geduldiger Mensch sein. Bei DSL- oder ISDN-Anschluss gerät die Suche auch in unserem Fall zum Kinderspiel.

Wenn kleine Bilder der Artikel den Text-Informationen beigefügt sind, erleichtert das dem Modellbahner die Navigation entschieden. Ein unbedingtes Muss ist eine zuverlässige Lageranzeige. Auch die Preisangaben müssen deutlich hervorgehoben sein. Bevor man allerdings seine Bestellung abschickt, sind unbedingt die Allgemeinen Geschäftsbedingungen durchzulesen.

Diverse Fachhändler geben dem Kunden die Möglichkeit, einen Mindest-Versandwert anzugeben. Dann wartet der Händler, bis dieser Wert erreicht ist, was die Versandkosten senkt. Im vorliegenden Fall ergab es sich allerdings, dass das elektronische Erfassungssystem von Reimann die Rechnungstellung partout nicht vor Erreichen dieses Betrages einleiten wollte. Darum sollte man nach einer gewissen Zeit nachfragen, wenn weder Rechnung noch Ware eintreffen. Bevor man also etwas bestellt, ist es ratsam zu prüfen, ob unter der unter „Kontakt" oder „Impressum" angegebenen Telefonnummer jemand erreichbar ist oder auf E-Mails eine Reaktion erfolgt. Ist eine Bestellung ausgelöst, erfolgt – vor allem bei Neukunden – eine Vorausrechnung. Das ist üblich und keineswegs unseriös. Reimann macht

Spielwaren Reimann GmbH – Maerklin Märklin Ei...
Adresse: http://www.reimann.de/products.php?hersteller=4&page=13
Explorer
SPIELWAREN REIMANN
Home | Impressum | Kontakt
Produkte
Modelleisenbahnen
Spielwaren
Suche:
go
Informationen
AGB's
Preisliste
Hilfe
Galerie
Bestellung
Warenkorb
Modelleisenbahnen
Hersteller: Märklin
Suche in Produkten von Märklin: go
1397 Artikel – Seite 13/28 « < ... |10| |11| |12| [13] |14| |15| |16| ... > »
Sprache
deutsch
english
Lieferland
Schweiz
EU

Best.-Nr.	Bild	Artikel	Auslauf-modell	ab Lager lieferbar	Preis
46573		HO Württ. Wagen Set 1859	x	x	86.11 €
46601		HO Gaswagen, K.P.E.V.		x	26.23 €
4661		HO DB Silowagen		x	21.46 €
46617		**HO SNCF EpIV Silo 3 Wag			63.64 €
46625		HO NS Kugelbehälterwagen			21.46 €
4671		HO DB Kranwagen		x	25.43 €
46715		HO Kranwagen Set m.D.Funk		x	86.76 €
46716		HO DB EpV Feuerw.-Bergekr			102.68 €
46743		HO Württ. Weinfaßwagen		x	29.41 €
46829		**HO KPEV Berliner Nahver	x	x	52.10 €
46903		HO DB off.GüWa beladen		x	24.64 €
4694		HO DB Rungenwagen		x	22.24 €
46940		**HO DB Rungenwa.m.Omnibu		x	27.82 €
46948		HO DB Flachwagen beladen		x	36.57 €
46952		HO BW Rungenw.ATF Dingo E			34.70 €
46953		HO BW Rungenwg. EpV			41.09 €

Aufgeräumt und übersichtlich: Der Reimann-Webauftritt, auch wenn Märklin 27 Seiten umfasst.



Foto: WS

Spielwaren Reimann: Groß und gut sortiert.

das auch so, wobei man als Stammkunde laut telefonischer Auskunft auch gegen Rechnung beliefert wird..

Aller Erfahrung nach ist es am besten, wenn man weiß, welche Artikel man sucht. Bereits bei Ersatzteilen wird es schwierig, wenn man die Ersatzteilnummer nicht kennt. Die Zeit für eine aufwendige Suche können sich nur wenige Fachhändler nehmen.

Zurück zum Internetauftritt von Reimann: Die Homepage baut sich flott auf. Die Produkte sind nach Artikel-Nummern sortiert. Eine grobe Unterteilung nach Produktgruppen (beispielsweise Loks, Wagen, Zubehör) findet nicht statt. Wer die Artikel-Nummer kennt, kann sie natürlich eingeben und ist dadurch schnell am Ziel. Löblich ist die jeweils aktuelle Lageranzeige.

Die gewünschten Artikel waren mit Ausnahme des Stromabnehmers auch dank der bei vielen Artikelbeschreibungen beigefügten Bilder schnell gefunden. Auf die telefonische Rückfrage, wie beim Pantographen zu verfahren sei, erhielt der Testkäufer die Antwort, dass man den Wunsch in das Feld Anmerkungen schreiben solle. Der Ausdruck mit der Bestellung enthielt dann auch den gewünschten Zusatz. Dass das Ansetzen eines Mindest-Lieferbetrages von 30 Euro einer beschleunigten Lieferung entgegenstehen kann, war oben schon zu lesen – und das verzögerte dann auch den Versand. Auf Nachfrage hieß es, dass die Teile bereits angekommen wären, das Computer-System sie aber nicht zur Rechnungstellung ausgeschrieben hätte, da der Teillieferungswert nicht erreicht worden wäre. Dann ging allerdings alles relativ schnell: Trotz des Weihnachtsgeschäfts kam umgehend die Vorausrechnung, die Ware war fünf Tage nach der Vorauszahlung im Haus. Und das, obwohl die Zahlung erst in der Woche vor Weihnachten geleistet wurde. Reimanns Internet-Shop macht also Freude, Preis und Leistung stimmen.

Nicht ganz so erfreulich verlief der Testkauf vor Ort. Hilzingen hat keinen Bahnhof, ist aber mit dem Auto über die A 81 gut zu erreichen. Das Ladengeschäft ist ganz neu und im Stil eines Discounters konzipiert. Eine interessante Idee, die durchaus nicht nachteilig sein muss. In der Mitte der Halle findet sich die Modellbahnabteilung. Das sichtbar gut sortierte und nach Stichproben meist mit der unverbindlichen Preisempfehlung der Hersteller ausgezeichnete Sortiment wird von zwei Fachverkäufern betreut. Diese waren im vorliegenden Fall zunächst freundlich und versuchten, alle Fragen des Kunden so gut wie möglich zu beantworten. Da Reimann weder Umbauten noch sonst einen technischen Service anbietet, kann die Beratung natürlich nicht ganz in die Tiefe gehen, was aber auch nicht unbedingt immer notwendig ist.

Die Behandlung des offensichtlich guten (Internet-) Kunden in Rabatt-Fragen war aber dann doch gewöhnungsbedürftig und führte zur Abwertung, wie es bei der Stiftung Warentest heißen würde. Zu Anfang des Gesprächs wurde erwähnt, dass kürzlich per Internet Modellbahnartikel für über 1000 Euro geordert worden sind. Dazu wurden dann einige technische Fragen gestellt, auf die es zufriedenstellende Antworten gab.

Ein Pola-G-Katalog sollte dann stolze 6,50 Euro kosten. Auf die Frage, ob der Katalog gratis sei, wenn man einen im Regal lagernden Bausatz zu 129 Euro (UVP) kaufe, reagierte der vorher so freundliche Verkäufer unwirsch mit der Bemerkung: „Was auf den Etiketten steht, ist unser Preis." Der Einwand, dass derselbe Bausatz im Internet-Shop rund 15 Prozent billiger sei, wurde kurz und bündig gekontert: „Dann bestellen Sie im Internet". So gewinnt man keine neuen Stammkunden, zumal die andere Hälfte des Pola-Reliefhauses kurze Zeit später bei Ebay für 87 Euro erworben werden konnte – übrigens ebenfalls fabrikneu und auch von einem Händler.



Spielwaren REIMANN GmbH
78247 Hilzingen, u. Giesswiesen 15
Tel: 07731/989950, Fax: 07731/68122
03.12.2007

Artikel	Menge	E-Preis	EUR
389106	1	6,50	6,50
021 POLA G Katalog 06/07			
331774	1	129,00	129,00
021 LGB Relief-Gebaeude 'Sch			

Kaufsumme: 135,50 EUR
enth. MWSt: 21,64 EUR
Zahlung: 229,66 SFR

Zahlung ges.: 135,50 EUR

Rueckgeld: 0,00 EUR

Umtausch, Reklamation mit Kassenbon u. Originalverp. innerh. 10 Tagen.
Vielen Dank fuer Ihren Einkauf.

Fuer die Rueckerstattung der MwSt. muss dieser Kassenbon unbedingt der Ausfuhrbescheinigung beiliegen!

Gratis-Katalog Fehlanzeige - trotz eines teuren Pola-G-Bausatzes.

INTERNET-Preise in EURO (Beispielartikel)

Artikel	UVP	Reimann
Fleischmann 5098 (Dreiachs-Umbauwagen)	37,95	31,55
Märklin 47001 (Flachwagen)	32,95	26,23
Tillig 85139 (Modul-Ausgleichsstück)	2,20	2,03
Roco 85423 (Stromabnehmer)	–	15,52
Versandkosten gesamt (2 Pakete)	–	10,00

Bewertung LADENGESCHÄFT

Äußerer Eindruck	3
Übersichtlichkeit/Gestaltung	4
Umfang des Sortiments	3
Bestellservice (inkl. Ersatzteile)	ja
Qualität der Beratung	3
Höflichkeit des Personals	2
Preis-/Leistungsverhältnis	2
Gesamturteil	2

Bewertung INTERNET

Übersichtlichkeit der Homepage	3
Qualität der Artikelbeschreibung	4
Qualität der Suchfunktion	4
Anzeige Lagerstatus	5
Reaktion auf Nachfragen	5
Geschwindigkeit der Lieferung	3
Preis-/Leistungsverhältnis	4
Mängel der Ware	keine
Gesamturteil	4

Kontakt: Modellbahn Reimann GmbH, Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen, Tel (07731)98990, Fax (07731)989920, Internet: www.reimann.de.

Unser Fazit: Der Internetshop von Spielwaren Reimann hinterließ einen sehr guten Eindruck; Preis und Leistung stimmen, das Einkaufen macht Spaß. Das kann man vom Ladengeschäft nur bedingt behaupten. Das Sortiment ist für die erbrachte Leistung eigentlich zu teuer. Da trösten auch regelmäßige Sonderaktionen wenig. Und wenn alle guten (Internet-)Kunden wie geschildert behandelt werden, hilft auch ein chinesischer Gratis-Teddy in der Reimanntüte nicht unbedingt weiter. *WS, yo*

Unsere Bewertung

5 Euro-Münze: **super**, **4** Euro-Münze: **sehr gut**
3 Euro-Münze: **gut**, **2** Euro-Münze: **befriedigend**
1 Euro-Münze: **noch brauchbar**

Auch an diesem Anfang stand ein Wort und zwar in Gestalt von elf Buchstaben: Ausstellung!

„Unser Stammtisch hatte im Oktober 2005 eine größere Ausstellung geplant", erfahre ich von Ralf Nolde, während unser Fotograf Jörg Hajt seine Ausrüstung in Stellung bringt, angesichts der 2,45 mal 1,25 Meter messenden Anlage eine seiner leichteren Übungen.

Stammtisch? Ich hake nach: Eine Schnapsidee zu vorgerückter Stunde also?

Ralf Nolde wehrt lachend ab: „Mein Sohn und ich gehören zu den Rokal-Freunden Lobberich, kein Verein, sondern eben ein Stammtisch."

Einziger Schönheitsfehler bei der angedachten Ausstellung, zu der auch andere TT-Bahner mit ihren Anlagen eingeladen wurden: „Wir als Stammtisch hatten aber keine mobile Anlage, die wir zu jenem Zeitpunkt hätten zeigen können", erzählt Ralf Nolde rückblickend und ist sich meines verwunderten Blickes wohl bewusst.



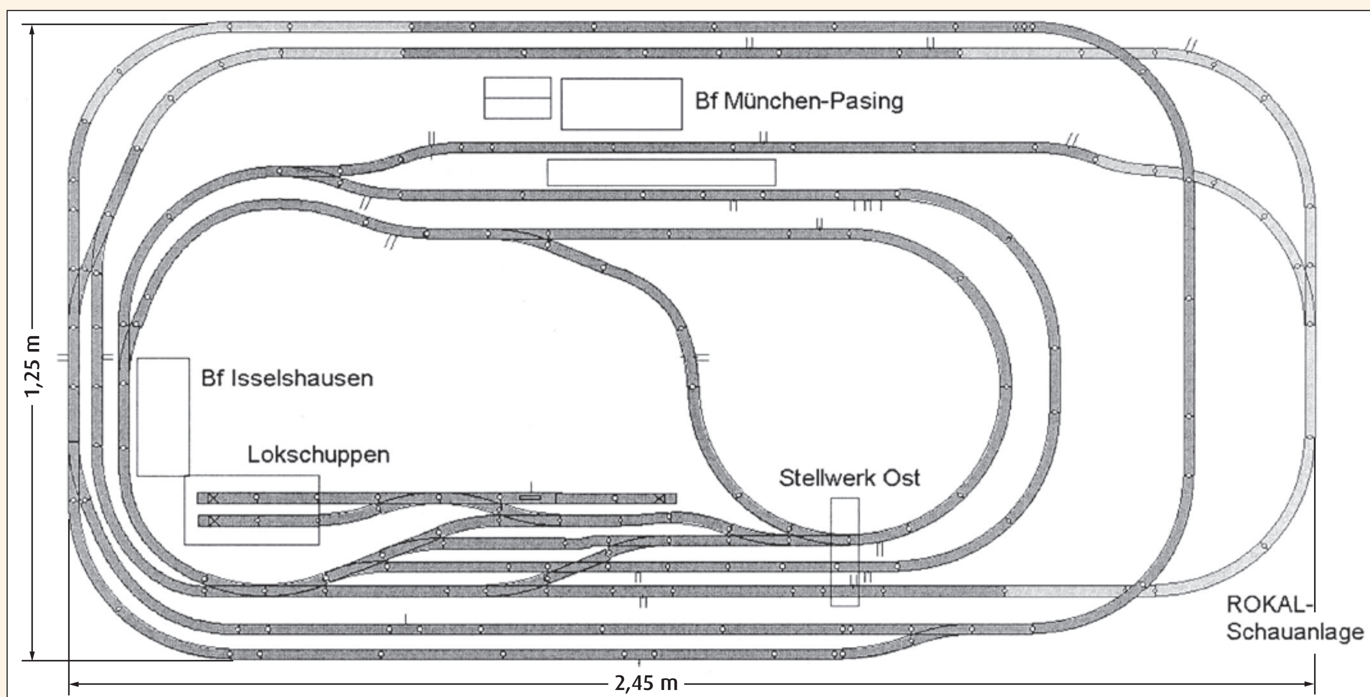
Ähnlichkeiten rein zufällig? Cartoonist Hans Füsser hatte wohl Ronald Reagan vor Augen.

Immerhin befinden wir uns hier und jetzt nicht irgendwo, sondern in Lobberich, heute einem Stadtteil von Nettetal, von wo vor rund 60 Jahren die deutsche TT-Modellbahn ihren Ausgang nahm. Rokal, genauer „ROKAL", war seinerzeit im Rheinland ein großes Unternehmen der Metallbranche, spezialisiert auf Sanitärarmaturen und Autovergaser. „ROKAL" stand für **Ro**bert **Ka**hrmann, **L**obberich, und der Firmenchef war es auch, der sein Hobby zum kleinen, aber feinen Standbein des Werks machte.

Von 1948 bis 1970 wurde in Lobberich die Rokal-Modellbahn produziert, kongenial begleitet von dem Hinsbecker Künstler Hans Füsser. Seine Tusch- und Federzeichnungen, im Original (siehe Abbildungen auf dieser und den folgenden Doppelseiten) mit eigenen Kommentaren unterlegt, sind nicht nur Belege für das Potenzial dieses Cartoonisten und zeitgeschichtliche Dokumente, sondern regen noch heute zum wohlwollenden Schmunzeln an. →

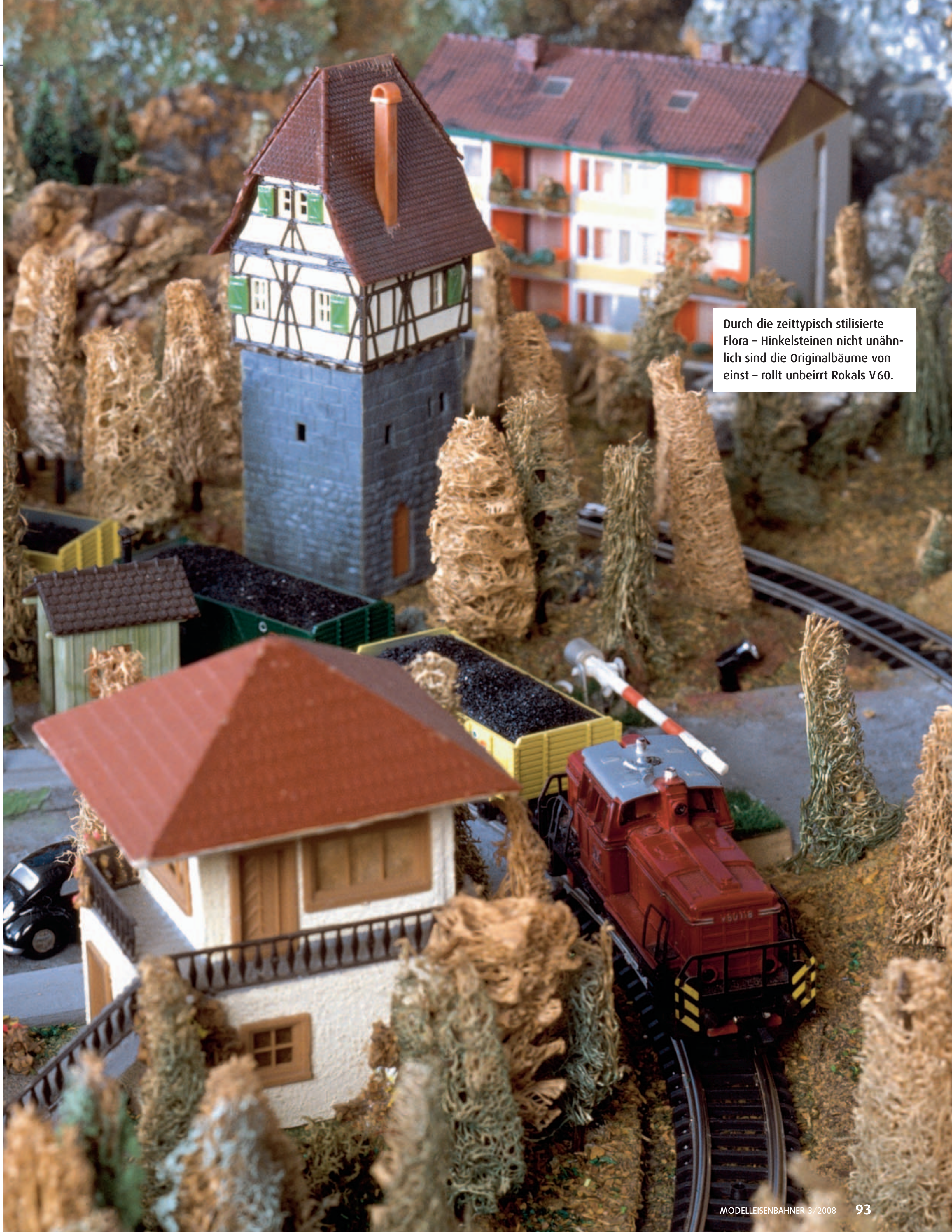
Vor 60 Jahren begann in Deutschland das TT-Zeitalter. Für Ralf und Richard Nolde Anlass, jetzt ihre historische Platten-Anlage auf Vordermann zu bringen.

Total Rokal



Grafik: Ralf Nolde

Viele Gleise auf beschränktem Platz: Auch diese typische Zeiterscheinung der 50er- und 60er-Jahre thematisiert die historische Rokal-Anlage.



Durch die zeittypisch stilisierte Flora – Hinkelsteinen nicht unähnlich sind die Originalbäume von einst – rollt unbeirrt Rokals V 60.

Ein Aspekt, den die Modelleisenbahn auf ihrem Weg zu immer mehr Perfektionismus heutzutage leider missen lässt.

Doch halt, wir kommen ins Philosophieren! Aber ein wenig Vorgeschichte gehört nun mal dazu, will man den besonderen Reiz dieser bis auf wenige Zutaten zutiefst historischen Rokal-Anlage erfassen und ihr in ihrem aus dem spielerischen Element der Unvollkommenheit erwachsenden Charme gerecht werden.



Schonzeit nicht nur für Füchse: Hans Füssers Rokal-Werbung bot Stoff zum Schmunzeln.

„Durch Zufall sind wir im März 2005“, nimmt Ralf Nolde den Erzählfaden wieder auf, „über Ebay an eine Anlage geraten, bei der ich einfach mal mitgesteigert und dann zu meiner Überraschung auch noch zu einem sehr günstigen Preis den Zuschlag bekommen habe.“

Die Anlage aus einem Nachlass, eben jene einteilige Plattenanlage, vor der wir jetzt stehen, hatte die Regionalgruppe des Arbeitskreises TT in Hannover angeboten. Mit einem passenden Hänger am Haken machten sich also die beiden Noldes auf den Weg an die Leine, um die Neuerwerbung abzuholen.

„Wir waren erst sehr enttäuscht über den Zustand der Anlage“, gesteht Ralf Nolde rückblickend und meint damit weniger die vorgefundene Staubschicht: „Die Häuser waren nicht mehr vollständig, das Gleismaterial zum Teil sehr stark korrodiert, einige Gleisabschnitte fehlten völlig!“

Sei´s drum, wer A sagt, muss bekanntlich auch B sagen, und so ließen sich Ralf und Richard Nolde nicht entmutigen und transportierten die Anlagen-Ruine gen Niederrhein. Zu dritt, Karl-Heinz Gößler vom Stammtisch ging mit ans Werk, machte man sich an die mühselige Restaurierung: „In rund 400 Arbeitsstunden“, seufzt Ralf



Bewusst im Originalzustand belassen: Die Beleuchtung der Häuser, nicht nur der Kibri-Bar, und Straßenlaternen erfolgt über von oben her zugängliche Bananensteckverbindungen,

Blick auf München-Pasing: Die E03, letzte von Rokal gefertigte Lok-Neuheit, gilt unter Kennern noch immer als das schönste TT-Modell aus der Lobbericher Produktion.

Auf einen Blick

Ralf Nolde
- ***Alter:*** 47 Jahre
- ***Beruf:*** Diplom-Ingenieur E-Technik
- ***Familienstand:*** Verheiratet, 3 Kinder
- ***Hobbys:*** Modelltechnik, Spielen mit Rokal, RC-Cars, Motorrad-Oldtimer

Richard Nolde
- ***Alter:*** 17-jähriger Gymnasiast
- ***Lieblingsfächer:*** Deutsch, Geschichte
- ***Berufswunsch:*** Museologe
- ***Hobbys:*** Modellbahn, Badminton
- Bei den Rokal-Freunden Lobberich (www.rokal-tt.lobberich.de) sind Vater und Sohn aktiv, auch bei der Vorbereitung der Sonderausstellung in der Dorenburg in Grefrath



Foto: Haucke

Vater und Sohn: Ralf (lks.) und Richard Nolde haben die Rokal-Anlage restauriert.

Nolde noch im Nachhinein vernehmlich, „haben wir die Anlage zwischen März und Oktober 2005 in ungefähr den jetzigen Zustand versetzt.“

Den Aufwand kann sich jeder wiedereingestiegene Modellbahn-Fan unschwer vorstellen, der einmal versucht hat, seine über Jahre oder Jahrzehnte stillgelegte Anlage erneut in Betrieb zu nehmen!

Ralf und Richard Nolde schmunzeln: „Wir haben die Anlage komplett abgebaut“, berichtet Nolde junior, „alle Gleise demontiert, die Begrünung entfernt und auch die Häuser abgenommen.“

„Die Hausmodule“, wirft Vater Ralf ein, „haben wir komplett abgeschraubt“, und macht mich, meines fragenden Blickes bewusst, auf eine Besonderheit aufmerksam: Die Häuschen stehen jeweils auf recht dicken Sockelplatten mit sichtbaren Bananensteckverbindungen für die Beleuchtung, nicht schön, aber praktisch für den schnellen Zugriff bei Defekten, ohne den Zwang zum unterflurigen Kriechgang. „Schließlich wollten wir unbedingt den authentischen Ursprungszustand dieser historischen Rokal-Anlage erhalten und wiederherstellen“, meint der Diplom-In- →

Reger Verkehr herrscht in den Straßen Isselshausens: Die nur annähernd im Maßstab zu TT passenden Autos von Piccolo und Bub spendierten die Restauratoren ihrer Anlage.



60er-Jahre-Produktion: Wie bei Trix Express besitzt auch die Rokal-V 200, die es auf eine Stückzahl von 11 000 brachte, zur Bewältigung enger Radien ausschwenkbare Pufferbohlen.

Anlagen-Steckbrief

Historische TT-Plattenanlage
- ***Maße:*** **2,45 x 1,25 m**
- ***Restauratoren:*** **Ralf u. Richard Nolde, Karl-Heinz Gößler**
- ***Sanierungszeit:*** **400 Arbeitsstunden**
- ***Epoche:*** **III**
- ***System:*** **Zweileiter-Gleichstrom**
- ***Betrieb:*** **Analog, 6 Fahrkreise**
- ***Gleismaterial:*** **Rokal**
- ***Gleislänge:*** **Zirka 25 m**
- ***Rollendes Material:*** **Rokal**
- ***Besonderheiten:*** **Rokal-Fahrregler Umbau auf Impulsbreitensteuerung**
- ***Anlagenthema:*** **Hauptbahn mit Bw**
- ***Vorbild:*** **Kein konkretes**

genieur fast entschuldigend, wohlwissend um die kritische Betrachtungsweise manches Modellbahners.

In unserem Fall ist die Sorge unbegründet. Schließlich kann man eine historische Anlage, deren Kern fast so alt wie die ersten Rokal-Bahnen ist, nicht mit den heute üblichen Maßstäben messen, sondern muss sie als zeittypisches Dokument auf sich wirken lassen. Wer dazu imstande ist, wird sich dem nostalgischen Charme nicht verwehren können.

„Wir haben das ganze Material gereinigt, das, was zu ergänzen oder zu ersetzen war, ergänzt oder ersetzt und", Ralf Nolde macht eine kurze Pause, weist auf die Neusilberschienen des Außenkreises, „sämtliche Gleise ausgetauscht, bis auf den Außenkreis aber wieder mit Rokal-Hohlprofilschienen bestückt." Wobei, dies sei angefügt, auch die Neusilbergleise mit ihrem so genannten thermoplastischen Unterbau noch von Rokal entwickelt und ab 1967 produziert wurden.

„Natürlich haben wir die Anlage auch neu verdrahtet, inklusive der schon erwähnten Steckverbindungen für die Haus- und Straßenbeleuchtung", fährt Ralf Nolde fort.

„Die uns übrigens bei der Beleuchtung verschiedener Autos sehr zustatten kam", ergänzt der 17-jährige Richard und macht die Probe aufs Exem-

Hier stimmt doch etwas nicht! Na, wer findet den Fehler? Richtig, McDonald´s gab es seinerzeit noch nicht, als die Rokal-Anlage vom Ersterbauer liebevoll bestückt wurde.



Ebenfalls eine Zutat aus der Restaurierungsphase: Dieser zweiständige TT-Lokschuppen stammt aus DDR-Produktion, was die beiden Rokal-85 aber nicht im mindesten stört.

Fotos: Hajt

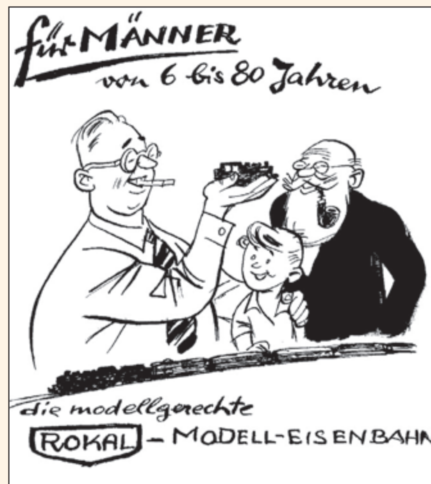
pel, was zu einiger Illumination im Straßenverkehr führt.

Das sind aber doch wohl moderne Elektronik-Zutaten, ebenso wie die etwas zu großen Autos oder?

„Stimmt", lacht der Gymnasiast und verrät, dass es sich um Schuco-Piccolo- und Bub-Modelle im Maßstab 1:90 handelt. „Bei den nicht vollplastischen Bub-Einsatzfahrzeugen reichte der Platz, um winzige Elektroden für das Blaulicht einzubauen", ergänzt Ralf Nolde und hält diesen Hingucker-Kompromiss für vertretbar.

Einen anderen sieht man dagegen nicht, er kommt aber den Fahreigenschaften der Rokal-Triebfahrzeuge sehr zugute: Unter den originalen Rokal-Fahrreglergehäusen sitzt moderne Elektronik, wird mit Impulsbreitensteuerung gefahren. „Das war unumgänglich, weil die alten Thermosicherungen im Vorführbetrieb die Trafos unkontrolliert abschalteten", erklärt Nolde.

Ansonsten jedoch Nostalgie pur, denn auch die jüngsten Rokal-Modelle haben bereits vier Jahrzehnte auf dem Buckel, tragen diese aber mit Charme. Wovon sich jeder und jede demnächst persönlich überzeugen können: In natura zu bestaunen ist die Anlage ab dem 2. März in der Dorenburg im Freilichtmuseum Grefrath.



Zeichnungen: Hans Füsser

Zeittypisches Rollenspiel: Die holde Weiblichkeit hatte man noch nicht im Visier.

Dort ist bis zum 1. Juni 2008 eine Sonderausstellung 60 Jahren ROKAL-TT-Modellbahn gewidmet, die durch begleitende Veranstaltungen wie Fahrtage, Vorträge und Tauschbörsen bereichert wird.

Und keine Frage, die Rokal-Freunde Lobberich haben einiges zusammengetragen, um ein Stück Industrie- und Modellbahngeschichte vom Niederrhein anschaulich zu machen: Modelle, Anlagen, Zubehör, Kataloge, Produktionsunterlagen und die Original-Werbegrafiken Hans Füssers machen den Ausflug in die Wirtschaftswunder-Vergangenheit zu einem nicht alltäglichen Erlebnis.

Selbst einen alten Rokal-Werbefilm haben die TT-Enthusiasten ausgegraben. Der hat zwar nur eine Laufzeit von sieben Minuten, ist aber allein schon die Reise an den Niederrhein wert. Ich hab´ ihn gesehen und bin begeistert!

Während ich mich noch mit Richard Nolde, dessen eigentliche Vorliebe der modernen TT-Bahn gilt, über die Vorteile der Spur der Mitte austausche, packt Jörg Hajt seine Ausrüstung zusammen.

Wie, schon so spät? Aber abgemacht, wir kommen wieder. Da sind sich Jörg Hajt und ich einig: Diese Ausstellung lassen wir uns nicht entgehen! *Karlheinz Haucke*



Dr. Hans-Martin Reinold und Sohn Max aus Stuttgart gestalteten ihr farbenfrohes Schaustück mit Feldsteinen nach Motiven aus dem Ländle.

Fahrt ins Heu: Karl Dörsam aus Engelstadt entschied sich für diese stimmungsvolle Szene mit Leiterwagen, Bildstock und Erntehelfern.



Überweg-

Schotter, Kopfsteine und Asphalt: Michael Robert Gauß gibt den Modellstraßen- und -gleisbauern Anleitung.

Erneut erwies sich das Gemeinschaftsprojekt von MODELLEISENBAHNER, des SWR-Eisenbahn-Romantik-Clubs und MRG-Veranstaltungen als voller Erfolg und hat offensichtlich das Zeug zum Dauerbrenner. Wieder hatte die Bad Mergentheimer Volkshochschule für verwaltungstechnisch korrekte Abwicklung gesorgt, war das Seminar doch bereits deutlich vor Termin ausgebucht. Ansprechendes Thema war diesmal alles Wissenswerte rund um Bahndamm- und Straßengestaltung. Jedem Teilnehmer gelang im Laufe der nur zwei Tage ein kleines Diorama, das sich am Ende allemal sehen lassen konnte.

Begonnen wurde im Evangelischen Gemeindehaus des traditionsreichen Taubertäler Weinortes Markelsheim am Morgen des 6. Oktober mit einer Beamer-Präsentation rund ums Thema, die den Teilnehmern Appetit machte auf die praktische Umsetzung. So nahm nach Gleisverlegung und Raumaufteilung der Grundplatte beinahe jeder die Nachbildung eines schienengleichen Bahnübergangs in Angriff.

Das Einrosten der Schienenprofile in Pinseltechnik erfolgte unter Verwendung matten Kunstharzlackes. Die Landschaftsformen wurden mittels diverser Bastelmesser aus massivem Styropor herausgearbeitet. Aus zeitlichen Gründen ver- →



Karin und Jürgen Betzin bewiesen beim Begrünen der Ränder ihres Übergangs samt kreuzendem Wirtschaftsweg eine Vorliebe fürs Islandmoos.

Ganz besonderen Aufwand betrieb Jörg Behle aus Dresden: Seinem bereits daheim vorbereiteten Diorama verlieh er beim Seminar den letzten Schliff.



Leistung





In seinem Element: Seminarleiter Michael Robert Gauß zeigt, wie´s gemacht wird, und freut sich schon jetzt aufs nächste Mal.



Die Mischung muss stimmen, egal ob beim Weißleim oder bei der Farbgebung: Rolf Kollatsch nimmt sich bei der Dosierung deshalb Zeit.

Für sein recht aufwendiges Diorama, hier mit vom Schienenbus unterstütztem ET 491, hatte Torsten Sauer schon daheim vorgearbeitet.



Matthias Schieblon stattete seinen Bahnübergang nebst Schrankenposten in ländlicher Umgebung mit groben Hausteinquadern und Betonplatten aus.

Mit Zigarre, aber noch ohne Andreaskreuz: Museumsbetrieb im DRG-Kleid inszenieren Hanspeter und Fabian Fernkorn auf ihrem DB-Übergang.



wendete man Gips diesmal nur dort, wo unbedingt nötig. Einer Landschaftshaut aus mit Leim getränktem Zeitungspapier wurde der klare Vorzug gegeben, da sie wesentlich schneller durchtrocknen konnte. Alle Seminarteilnehmer hatten Gleisschottermaterial verschiedenster Elite-Anbieter im Handgepäck, was schon allein einen informativen Höhepunkt darstellte.

Wo sonst kann man alle erdenklichen Schotter-Sorten in derart direktem Vergleich ihres Erscheinungsbilds und der Verarbeitungseigenschaften erleben? Geschottert wurde in der klassischen Methode, also die Steinchen trocken aufgetragen, mittels Pinsel in Form gebracht, sodann mit Fließverbesserer übersprüht und letztlich mit Leimwasser – aufgeträufelt mit Hilfe einer Pipette – fixiert. Im Prinzip genauso verfahren wurde bei der Ausführung der Feldwege mit gesiebter Erde und Feinsplitt. Die Gestaltung der asphaltierten Straße wurde wahlweise mittels verschiedener Techniken realisiert. So war eine Oberfläche aus



Torsten Sauer aus Bad Salzungen legt letzte Hand an beim passgenauen Einsetzen des Fahrbahnabschnitts zwischen den Schienen.



Jetzt nur nicht abrutschen: Mit einem scharfen Bastelmesser schneidet Jürgen Betzin das Trassenbrettchen zurecht.



Die Grundierung muss sein: Karl Dörsam ist gerade mit der farblichen Gestaltung einer Ackerfläche neben dem Damm beschäftigt.



Gar nicht so einfach, aber Jochen Blank hat die richtige Farbmischung für den überzeugenden Asphaltton der Landstraße herausgefunden.



Ob der Vater wohl alles richtig macht? Kritisch beäugt Sohn Max, wie Dr. Hans-Martin Reinold gerade das geformte Schotterbett fixiert.



Der Dresdner Jörg Behle verteilt mit dem Pinsel ganz behutsam den Schotter zwischen den Schwellen.


Die DR-V 100 passiert den Bohlen-Überweg, den der Dieburger Matthias Hess mit Furnierstreifen realisierte.

Bahnübergang mit Kleinlok, Trecker und NSU 1000 TT: Rolf Kollatsch aus Hamburg hat sich große Mühe mit der Gravur der einzelnen Pflastersteine gemacht.




Günter Cremer aus Nienburg hatte die Idee zu diesem Überweg mit tuckerndem Wiking-Traktor-Oldtimer.

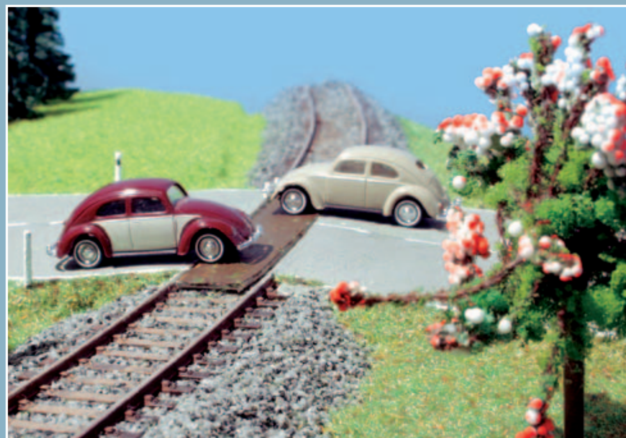
geschliffenem Styrodur genauso möglich wie die mittels Gesso-Acrylkreidegrund zu versiegelnde Holzplatte oder der edel wirkende Quarzsand-Belag auf dem guten alten Gipsgrund. Manche entschieden sich auch für später gekonnt einzufärbende Strukturpappe. So durfte am ersten Seminartag schließlich der Abend, reinen Gewissens angesichts ohnehin erforderlicher Trocknung sämtlicher Materialien, in gemütlicher Runde beim gemeinsamen Besuch eines der besten örtlichen Weinlokale ausklingen, auch dies im Rahmen des alljährlichen Seminars ja bereits obligatorisch.

Sonntags nahm man dann die Feinarbeit auf: So wurde Pflaster graviert, wurde die Einfärbung von Gleisbett, Wegen und Straßen in diversen Techniken vorgenommen. Das nicht ganz einfache Anmischen eines naturgetreuen Asphalt-Farbtons konnte dank einer präzisen Vorführung erlernt werden. Nach größtenteils elektrostatischer Begrünung der einzelnen Dioramen erfolgte schließlich die weitere Detaillierung mit Telegrafenstangen, Leitpfosten, Verkehrszeichen und Bäumen. Einige Teilnehmer gaben sich sogar noch große →



Auch aus diesem Blickwinkel zeigt Torsten Sauers Schaustück keine Schwächen. Die Höhenstaffelung mit Straßenführung und Stützmauern macht den speziellen Reiz aus.

Jochen Blank aus Rudersberg hat offenbar nicht nur ein Faible für Brezelkäfer, sondern auch eine Vorliebe für frische Naturfarben.



Mühe, aus Furnierstreifen herrlich authentische Holzbohlen-Bahnübergänge nachzubilden!

Ganz besonderen Aufwand trieben Torsten Sauer aus Bad Salzungen sowie der Dresdner Jörg Behle: Beide hatten bereits zuhause recht aufwendige Dioramen vorbereitet, um diese dann vor Ort auszugestalten. Als Vater-Sohn-Duo hatten Hanspeter und Fabian Fernkorn aus Bad Mergentheim gar zwei gewichtige Teilstücke der heimischen H0-Anlage ins Gemeindehaus gewuchtet – auch all diese Großprojekte gediehen in Rekordzeit. So waren sich sämtliche Teilnehmer letztlich einig: Gemeinsames Basteln spornt gegenseitig an – und macht einfach mehr Spaß! – Nächstes Jahr wieder... Die begonnene Planung ist übrigens bereits im Internet unter www.michael-robert-gauss.de ersichtlich.

Abschließend sei mir erlaubt, mein herzlichstes Dankeschön an jene zu richten, die durch tatkräftige Unterstützung wesentlich zum Gelingen beitrugen. Ganz besonders hervorzuheben ist wie bereits in den vergangenen Jahren das Engagement Marliese Gehringers, die mit Claudia Wendel sowie der Markelsheimer Metzgerei Schieser stets um das leibliche Wohl sämtlicher Teilnehmer besorgt war. Ebenso gilt dieser Dank meinem Freund und Computer-Fachmann Martin C. Jung für die selbstlose Rettung der Multimedia-Schau sowie meinen Modellbauer-Freunden Siegfried Gehringer und Manfred Wendel, welche mich aktiv bei der Betreuung der Seminarteilnehmer unterstützten, sowie nicht zuletzt auch der Volkshochschule Bad Mergentheim. *Michael Robert Gauß*



Erster Gestaltungsschritt: Der Rüsselsheimer Franz Kopp arbeitet mit dem Bastelmesser die Landschaftsformation aus dem Styropor.



Mit dem Modellierspatel geht Hartmut Dieterich an die Ausgestaltung des in einem Einschnitt verlaufenden Wegteiles.



Ist der Trassenverlauf festgelegt, geht es an die Fixierung des Gleises, was Matthias Hess aus Dieburg in sichtliche Vorfreude versetzt.



Hanspeter Fernkorn aus Bad Mergentheim hatte zum Glück keine weite Anreise und brachte daher zwei gewichtige Teilstücke seiner H0-Heimanlage mit.



Kontemplative Verschnaufpause: Matthias Schieblon genießt ganz offensichtlich sein Zwischenresultat vor Beginn der Detaillierung.

Fotos: Gauß



Einfacher Anschluss: Es bleibt bei zwei Litzen zum Gleis; die per EMS gesteuerte 221 (lks.) und die E10 kommen sich nicht ins Gehege.

Mehrzug-Trixer

Teil 1 Von EMS über Trix 2000 bis hin zu Selectrix: Der Nürnberger H0-Pionier brachte nicht nur mit Trix Express im wahrsten Sinne des Wortes mehr unabhängige Bewegung ins Spiel.

Vor 35 Jahren überraschte die Firma Trix die N-Bahn-Fangemeinde mit einer Innovation: Die erste Elektronik-Mehrzugsteuerung für Modelleisenbahnen in der nach kleinsten Nenngröße versprach und hielt die gleichzeitige Steuerung zweier Züge „auf ein und demselben Gleis – völlig unabhängig voneinander".

Gemeint war selbstredend nicht die auch in N längst mögliche zusätzliche Nutzung eines Oberleitungsbetriebs, sondern das voneinander unabhängige Fahren zweier Züge, die beide ihren Fahrstrom aus denselben beiden Schienen bezogen!

Das erste „Elektronische Mehrzug-System", kurz EMS oder, in der offiziellen Trix-Schreibweise, „e-m-s", war zwar zunächst auf Minitrix, Maßstab 1:160, ausgerichtet, wegen des zugrundeliegenden Funktionsprinzips aber schon ein Jahr später auch fürs Dreischienengleis von Trix Express und Trix International, die Nürnberger Zweischienen-Gleichstromversion, auf dem Markt. Als erste mit einem EMS-Baustein ausgerüstete H0-Lokomotiven wurden die 218 und die TEE-112 im Gesamtkatalog von 1974/75 aufgeführt. Die Lok-

Zunächst für Minitrix angeboten, folgte schon 1974 die EMS-Übernahme fürs Express-Dreischienengleis, für Zweileiter-Gleichstrombetrieb und selbst für das Punktkontakt-System. Erste H0-Lokomotiven mit EMS-Baustein waren die 218 und die TEE-112.

NEU

MINITRIX e·m·s

...die erste Elektronik-Mehrzug-Steuerung für Modelleisenbahnen im Miniformat für Spur N!

Jetzt wird die Eisenbahnwelt im Miniformat noch lebendiger, noch erlebnisreicher! Denn jetzt haben Sie einen Zug mehr im Spiel! So einfach wie nie zuvor steuern Sie mit der neuen MINITRIX-Elektronik zwei Züge auf ein und demselben Gleis – völlig unabhängig voneinander. Jeder Zug reagiert auf seinen Fahrregler: Vorwärts ... rückwärts ... bremsen ... anhalten ... weiterfahren! Nur das neue TRIX e·m·s-Steuergerät anschließen – MINITRIX e·m·s-Lok aufs Gleis setzen – und schon fährt der zweite Zug!

Das neue TRIX e·m·s-Steuergerät erübrigt Trennstellen und Gleisschalter: Zum Gleis führen nach wie vor nur zwei Drähte! Mit diesem neuen TRIX e·m·s-System haben Sie noch mehr Spaß an Ihrer Eisenbahnanlage, weil sie jetzt noch leichter wirklichkeitsnah rangieren und fahren können.

Und was geschieht mit den vorhandenen Fahrpulten, Wagen, Gleisen, Lokomotiven, Weichen-, Signal- und Automatikschaltungen? Keine Sorge, auch hier hat TRIX so praktisch und rationell wie immer konstruiert: Sie können alle Fahrzeuge – gleich welchen Fabrikats – **ohne jede Veränderung** weiter verwenden! Für den zweiten Zug kommen lediglich das neue Steuergerät und eine MINITRIX-Lok mit elektronischer Ausrüstung hinzu. Und die MINITRIX e·m·s-Loks fahren auf jedem Gleis – auch wenn dort bereits eine Lok steht ... oder fährt!

Und noch ein Vorteil: Wenn Sie schon eine Oberleitung besitzen, können Sie mit dem TRIX e·m·s-System jetzt drei Züge auf einem Gleis fahren lassen. Denn MINITRIX-Elloks sind für echten Oberleitungsbetrieb eingerichtet!

Erklärung für den Anschluß des TRIX e·m·s-Steuergerätes an eine bestehende Spur-N-Anlage auf Seite 27.

e·m·s – für den individuellen Fahrbetrieb

TRIX e·m·s-Lokomotiven für TRIX-EXPRESS (3-Leiter) TRIX-INTERNATIONAL und alle H0 2-Leiter-Bahnen und für Punktkontakt-System!

TRIX-EXPRESS

TRIX-INTERNATIONAL alle H0 2-Leiter-Systeme Punktkontakt-System

Trix-Prospekte (3): Archiv Haucke

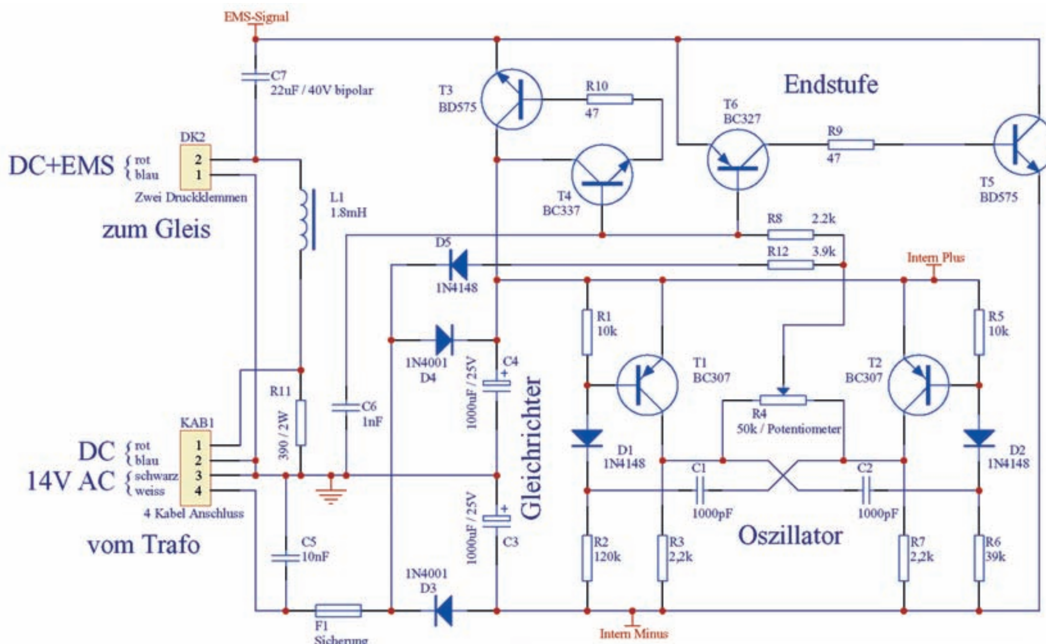
Modelle wurden sowohl für Express als auch für International sowie fürs Punktkontakt-Gleissystem angeboten.

Es lag nahe, dass EMS insbesondere bei den Expressianern eine neue Dimension des Anlagenbetriebs eröffnete. Die seinerzeitige geniale Idee, den Null-Leiter auf die Mittelschiene zu legen, hatte unter Einbeziehung einer funktionstüchtigen Oberleitung ja ohnehin schon einen unabhängigen Dreizug-Betrieb ermöglicht. Nun konnten unter Einsatz dreier konventioneller Fahrregler und dreier EMS-Trafos nicht weniger als sechs Züge separat bewegt werden, für die meisten manuell gesteuerten Heimanlagen mehr als ausreichend.

Entwickelt wurde EMS nicht im Hause Trix, damals schon zur Mangold-Gruppe gehörend, sondern extern für Trix und zwar vom Ingenieurbüro Karlhorst Wägner und Helmut Zorn in Röthenbach.

„Wir haben uns so lange Gedanken gemacht, bis uns was G´scheit´s eingefallen ist“, erinnert sich Karlhorst Wägner mit einem Lachen. „Die Idee war, etwas Einfaches und nicht zu Teures zu entwickeln“, ergänzt der bald 67-Jährige. Und dabei ging es vor allem darum, ohne den Umbau bestehender Anlagen zum Ziel zu kommen.

Seit dem 1. Januar 2008 existiert zwar das Ingenieurbüro, unter dem Namen DEG (Datensysteme und Electronic-Gesellschaft) firmierend, nicht mehr, doch Inhaber der Patentrechte, für die USA sogar zeitlich unbegrenzt, sind nach wie vor die beiden Erfinder, Karlhorst Wägner und Helmut Zorn. Zum Patent angemeldet wurde die „Spielzeugfahranlage zur gleichzeitigen Steuerung mehrerer Spielfahrzeuge auf →



Grafik: Jens Ullmann

Der Schaltplan des originalen EMS-Steuergeräts: Das Fahrprinzip basiert auf der niederfrequenten Speise-Wechselspannung am Gleis.





Mit Trix 2000 folgte 1977 die drahtlose Fernsteuerung auf Infrarot-Basis als EMS-Ergänzung. Das digitale Zeitalter begann 1982 mit Selectrix 99, der Steuerung von maximal 100 Zügen dank hochmoderner Mikroprozessor-Elektronik.

Trix-Prospekte (2): Archiv Haucke

Foto: Frickel

Im Selectrix-Format: Über zehn Zusatzfunktionstasten verfügt das neue Multifunktions-Fahrpult SLX844 von Rautenhaus-Digital.

einem einzigen Stromkreis" am 2. Februar 1973; Offenlegungstag der Schrift 2 305 112 war der 22. August 1974.

Das von Karlhorst Wägner und Helmut Zorn für die EMS genutzte Funktionsprinzip ist ebenso bestechend wie einfach: Die Überlagerung einer Speisespannung mit einer niederfrequenten Speisewechselspannung, deren Frequenz aber höher als die Netzwechselspannung sein muss.

Im Unterschied zu anderen Mehrzugsystemen, wie sie damals bereits im Ausland erprobt wurden und die mit konstanter angelegter Spannung am Gleis bei gleichzeitig für jedes einzelne notwendigerweise mit Empfänger-Baustein ausgerüstete Triebfahrzeug abgestimmter Steuerwechselspannung operierten, bot und bietet EMS die Möglichkeit, neben einer Lok mit EMS-Baustein gleichzeitig auch ein konventionelles Triebfahrzeug auf demselben Stromkreis unabhängig verkehren zu lassen. Dass dabei der konventionelle Fahrtrafo als Netzgerät genutzt wird, vereinfacht die Verkabelung ungemein.

Im Klartext: Die EMS-Lok bezieht ihre Antriebsenergie ausschließlich aus der überlagernden Speisewechselspannung mit einer Frequenz von etwa 9 kHz, während das konventionelle Triebfahrzeug unverändert nur auf die überlagerte Speisegleichspannung reagiert.

Ohne EMS-Loks im Betriebseinsatz eignet sich der EMS-Trafo übrigens bestens für die Dauerzugbeleuchtung, da auch bei Fahrstrom auf Null noch die Speisewechselspannung anliegt.

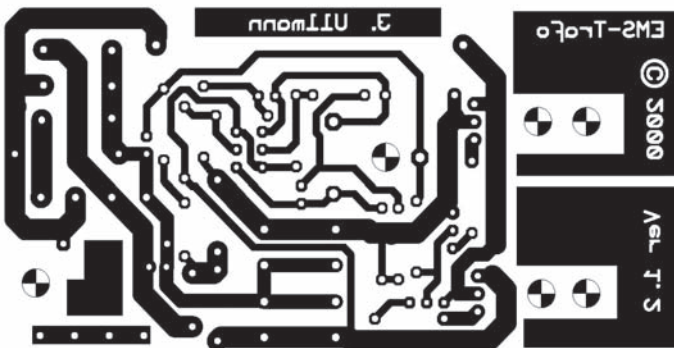
Die systemimmanente Möglichkeit, mit unterschiedlichen Frequenzen noch mehr Züge zu steuern, unterblieb. „Damals zu teuer und zu aufwendig", erklärt Karlhorst Wägner rückblickend. Gleichwohl erfuhr EMS 1977 noch eine Aufwertung: Trix 2000 verhalf zur drahtlosen Fernsteuerung auf Infrarot-Basis.

„Selectrix lebt", betont Walter Radtke, Rautenhaus-Digital-Vertrieb, mit Blick auf den Digital-Pionier Trix, der schon 1982 erneut Maßstäbe setzte.

Karlheinz Haucke

Teil 2 in der Juni-Ausgabe

Nach wie vor besteht Interesse an der EMS-Steuerung: Dieses Platinen-Layout beruht auf einem Nachbau des Trafo-Bausteins.



Grafik: Jens Ullmann



www.modellbahnnormen.de

NEM, NMRA, NEDG & Co.

Einen schnellen Überblick über wichtige in- und ausländische Modellbahnormen gibt es hier.

■ Während die NEM (Normen europäischer Modelleisenbahnen) weitgehend geläufig sein dürften, können mit Kürzeln wie NMRA und NEDG oder mit Bezeichnungen sogenannter Proto-Normen nur Eingeweihte etwas anfangen. Bernhard Rieger hat eine Vielzahl von Modellbahnnormen zusammengetragen, die auch heruntergeladen werden können, und einiges zu deren Entstehen und Bedeutung geschrieben. Gut gemacht!

www.jmc-md.de

Magdeburger Jugendarbeit

Der Jugend-Modellbahn-Club Magdeburg-Neustadt macht seine Arbeit publik, auch online.

■ Die Geschichte einer Jugend-Arbeitsgemeinschaft an der damaligen POS „Pablo Neruda" lässt sich bis ins Jahr 1981 zurückverfolgen, als mit einer Abteilung der Rbd Magdeburg kooperiert wurde und es gar zur Bereitstellung eines Rekowagens als AG-Raum kam. Von Wende und neuen Jugendinteressen nicht verschont, haben sich doch die Tauschbörsen des JMC einen festen Platz erobert. Der JMC sucht nach wie vor interessierte Jungen und Mädchen!

www.wipper24.de

Die Buchsbaumbahn

Mit Akribie, aber auch Augenzwinkern lässt Jörg Wipper Interessenten an seinem Modellbahnhobby teilhaben.

■ Eigentlich ist der Homepage-Autor TT-Bahner, doch das Grundstück ließ das Hobby auch in den Garten expandieren, natürlich ein paar Spurweiten größer. So entstand die „Buchsbaumbahn" (BBB), deren Entstehen im Stile einer echten Chronik, gleichwohl nicht bierernst aufgemacht ist. Rundherum eine hübsche Darstellung von Wippers Modellbahnerei!

www.miniaturelbtalbahn.de



Königsteiner H0-Schau

Die Elbe und ihre Eisenbahn sind Thema einer H0-Großanlage und deren Website.

Das Modellbauteam um Klaus Richter und Ingo Scholz baut seit 2005 an der 1:87-Nachbildung einer der schönsten deutschen Eisenbahnstrecken: Der Elbtalbahn zwischen Bad Schandau und Stadt Wehlen. Zur Dresdner „Erlebnis Modellbahn" wurde 2006 das erste Segment präsentiert, inzwischen ist die Landschaft beachtlich gewachsen, wovon die Homepage mit zahlreichen Bildern zu berichten weiß. In Königstein und somit in prominenter Lage in der Sächsischen Schweiz hat die Schauanlage ihre Heimat. Aus seiner Arbeit macht das Team keine Geheimnisse, die Montage eines Segmentes wird Schritt für Schritt erläutert und bebildert. Trotz der Größe der Anlage kommen auch landschaftliche Details mit Pfiff und Witz nicht zu kurz, das Betrachten der Bildergalerie lohnt sich! Da die Schau täglich geöffnet ist und die Eintrittspreise sehr moderat sind, steht einem Besuch nicht viel im Wege, und die Homepage sorgt für ein wenig Vorfreude.

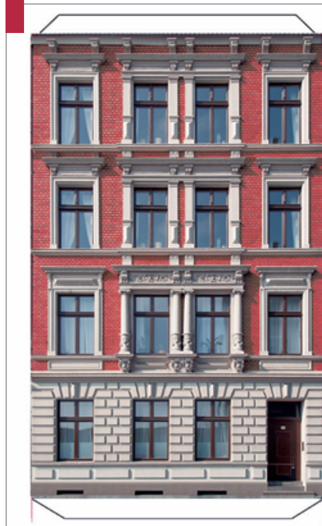
MODELLBAHN AKTUELL

VAMPISOL ▸ *Unterführungen in H0*

Nach Vorbildern an der einstigen hannoverschen Südbahn bietet Vampisol H0-Bausätze aus Spezialgips für Unterführungen an, so mit Sandsteinbrüstung (Bild), kreuzförmigen Sandsteinen oder einem Brückengeländer aus Neusilber. Zusätzlich können Verbreiterungsteile und weitere Brückengewölbe geordert werden, auch vorgefärbte Gipsteile sind erhältlich. Info und Direktbestellung: Vampisol Eisenbahnmodellbau, Stieggasse 27, 34346 Hannoversch Münden, Fax (05541) 33998, www.vampisol.de.



JOWI ▸ *Druckvorlagen für Gebäude aus Karton*



Auf einer CD liefert Joachim Wischermann Druckvorlagen für Gebäude, die der Kunde nur noch auf leichten Karton in der gewünschten Größe für H0, TT, N oder Z ausdrucken muss. Neben den abgebildeten Stadthäusern (sechs unterschiedliche Typen) kann man auch eine CD mit Halbreliefgebäuden (Altstadthäuser, Stadtpalais, Stadttor und Stadtmauer) erwerben. Info: Jowi Modellbahn-Hintergrund, Postfach 72 04 26, 44384 Dortmund, Tel. (02324) 991241, Internet: www.modellbahn-hintergrund.com.

MERTEN ▸ *Passanten in H0*

Zwei Sets mit Passanten und Passantinnen ergänzen das H0-Sortiment. Die Miniaturplastiken sind handbemalt und belegen den von Preiser angekündigten Trend zu aufwendigerer Gestaltung der Merten-Produkte. Info: Walter Merten Miniaturplastiken GmbH und Co., Am Ruhbach 2, 91628 Steinsfeld, Tel. (09861) 959090.

ROCRAIL ▸ *Client-Server-Steuerungsprogramm*

Eine neuartige Möglichkeit zur Steuerung einer digitalen Modelleisenbahn bietet Rocrail an. Während die Digital-Zentrale (und die Anlage natürlich) weiterhin beim Modellbahner stehen, ist diese übers Internet mit einem Server verbunden, auf dem die Steuerungssoftware läuft. Während die Benutzung des Programmes kostenfrei ist, muss man natürlich die Verbindungskosten des eigenen Internet-Providers einkalkulieren. Das Programm läuft ab Windows 98 und auf Linux-Systemen. Info: www.rocrail.net.

MÄRKLIN ▸ *INOX-Wagen und SJ-Ue in H0*



Das in maßstäblicher Länge ausgeführte H0-Modell des INOX-Großraumwagens A8tuj (Bild) der Beglischen Staatsbahnen gibt einen Vorgeschmack auf den TEE „Stern des Nordens", der in der Epoche IV Paris über Brüssel mit Amsterdam verband. Wir werden dieser Neukonstruktion in einer der nächsten Ausgaben noch einen ausführlichen Blick gönnen. Im wiederbelebten Rheingold von 1962 verkehrte das Vorbild des F-Zug-Abteilwagens Av4üm mit Schürze und abgerundeten Dachenden. Beim H0-Modell der schwedischen Rangier-Elektrolok der Reihe Ue (Bild) handelt es sich um die Umbauversion mit vorbildgerecht geänderten Lampen, Fenstern, Türen und Puffern. Die bei der DB AG als Baureihe 189 bezeichnete Mehrsystem-E-Lok von Siemens rollt in der Dispolok-Version als ES 64 F4-002 mit „mfx"-Decoder und Soft-Drive-Sinus-Antrieb auf H0-Punktkontaktgleise. Die VTG-Zugpackung besteht aus zwei Knickkesselwagen und der VTG-eigenen Verschub-Lokomotive Köf II 201142-7 des Kesselwagen-Depots Kirchweyhe. Info: www.maerklin.com.

US-Corner



Für N und H0 stellt Atlas in der preisgünstigen Trainman-Serie den Thrall 4750 Covered Hopper vor (Bild re. und 2. v.l.). Die Wagen sind ansprechend detailliert und weisen eine sehr gute Bedruckung auf. H0-Bahnern vorbehalten ist der hervorragend gestaltete 20700-Gallon-Kesselwagen (2. v.r.) des Unternehmens Dow Chemical, der mit vielen separat angesetzten Teilen aufwartet. Auf europäisches Format hatte Auto-Riese Ford in den 70er-Jahren zahlreiche Modelle geschrumpft. Ein typischer Vertreter der Compacts ist der Ford Fairmont (li.), der als H0-Nachbildung erscheint. Atlas Modelle sind im spezialisierten Fachhandel erhältlich. Über Noch (www.noch.com) wird das N-Modell der 2-6-0-Dampflok der Boston & Maine (Bild) vertrieben. Bei dem zierlichen Modell bestehen Kessel und Tender-Gehäuse aus Metall. Der Antrieb erfolgt auf die sechs Treibräder der Lok, von denen zwei mit Haftreifen ausgestattet sind.



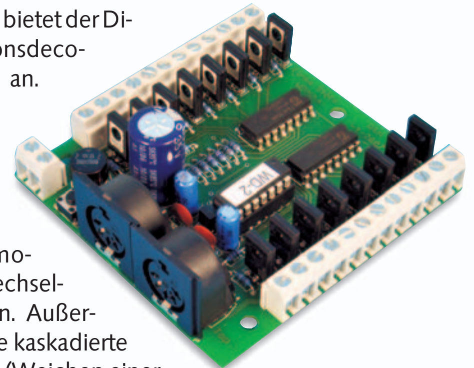
KOTOL ▸ *Hopfensäcke und Sackkarre in H0*

Die Hopfensäcke (Bild) bestehen aus feinem Stoff in Handarbeit und tragen eine fortlaufende Nummer, wie sie beim Vorbild von den Erzeugern vergeben wurde. Damit die Arbeiter die Kotol-Säcke nicht mehr tragen müssen, bietet der Kleinserien-Spezialist eine Sackkarre in Ätztechnik an. Diese ist als Fertigmodell wie auch als 16-teiliger Bausatz erhältlich, dem eine Montagelehre für das Grundgestell beiliegt. Info: Kotol-Hobby, Mario Koch, Richterstr. 3, 12524 Berlin-Grünau, Tel. (030) 67892231, Internet: www.kotol.de.



MODELLBAHN DIGITAL ▸ *SLX-Funktionsdecoder*

Für das Selectrix-System bietet der Digital-Spezialist den Funktionsdecoder WDMiba2 (Bild) an. Gegenüber dem bisher gelieferten Vorgängermodell WDMiba wurde der Funktionsumfang erweitert und kann durch das integrierte Gleichrichtermodul nun auch direkt mit Wechselspannung versorgt werden. Außerdem ist beispielsweise eine kaskadierte Ansteuerung der Ausgänge (Weichen einer Weichenstraße schalten nacheinander) und die Einteilung der Ausgänge in zwei Zeitgruppen möglich. Des weiteren liefert Peter Stärz ein auf dem Weichendecoder basierenden Lichtdecoder mit 16 Ausgängen. Info: Modellbahn digital, Peter Stärz, Dresdener Str. 68, 02977 Hoyerswerda, Tel/Fax (03571) 404027, Internet: www.firma-staerz.de.



Modellbahn Aktuell

HERPA ▸ *Hängerzug mit Holzladung in H0 und Moskwitsch-Pkw in TT*



Ein Mercedes-Actros-Hängerzug (Bild links) ist mit Pritschen für den Holztransport und einem entsprechenden Kran versehen. Ein MAN TGL samt Warntafel-Anhänger (Bild) mobilisiert die Straßenwacht. Der schicke Kleinkombi Mini Clubman (Bild vorne) fährt im Maßstab 1:87 vor. TT-Freunde erhalten ein Zweier-Set mit Moskwitsch 403, dessen Vorbild zwischen 1962 und 1965 gebaut wurde. Info: www.herpa.de.

FALLER ▸ *Eisbärengehege in H0*

In Zeiten von Knut und Co. darf natürlich auch das Gehege für Eisbären samt Nachwuchs in H0 nicht fehlen. Der Bausatz gehört zu der Serie vom Hamburger Tierpark Hagenbeck. Info: Gebr. Faller GmbH, Internet: www.faller.de.

KISS ▸ *Zweiachs-Kesselwagen in 1:32*

Als Messingmodell realisiert Kiss einen bei der DRG in Dienst gestellten zweiachsigen Kesselwagen. Geliefert werden vier Wagen für die Epoche II, zwei für Epoche IIIa, sage und schreibe 22 für die beliebte DB-Epoche III und 18 für die DB-Epoche IV. Info: Kiss & Erdt, Friedrichstr. 12 A, 68519 Viernheim, Tel. (06204) 986880, www.kiss-modellbahnen.de.

ROCO ▸ *TEE-Wagen, Altbaukessel-01 und ÖBB-1216 in H0*



Als DB-Epoche-III-Maschine ohne Schürze rollt die weitgehend neu konstruierte Altbaukessel-01 (Bild unten) an. Der Antrieb erfolgt auf zwei Tender- und drei Lokachsen. Die neuen TEE-Wagen fertigen die Österreicher natürlich im Längenmaßstab 1:87 und liefern sie als Epoche-III-Rheingold und Epoche-IV-TEE. Die Vierer-Sets aus Abteil-, Großraum-, Buckelspeise- und Aussichtswagen (Bild unten) kann man durch einzeln erhältliche Abteil- beziehungsweise Großraumwagen verlängern. Gegenüber der 1116 weist das H0-Modell der österreichischen 1216 (Bild rechts) die vorbildgerechten Änderungen auf. Besonders schick wirkt die Neue im aufwendigen Weltrekord-Design. Die elegante württembergische Schnellzuglok 18.1 (Bild unten) wurde mit Metallradsätzen und einer digitalen Schnittstelle aufgewertet und ist als Epoche-IIIa-Lok beschriftet. Der RAm-Triebwagen



MBM SEBNITZ ▸ *Talbot-Schotterwagensets für DRG, DR und DB in TT*



Die Modellbahnmanufaktur Sebnitz bietet drei Sets an, die jeweils drei zweiachsige Talbot-Selbstentladewagen in TT enthalten. Die Wagen haben unterschiedliche Betriebsnummern, die Sets sind jeweils für die Epochen II (DRG) und III (DR und DB) erhältlich, im Laderaum ist ein Schotterimitat eingesetzt. Info: Modellbahnshop Sebnitz, Tel. (035971) 90344, www.modellbahnshop-sebnitz.de.

PIKO ▸ *G-Hupac-Taurus und ICE-Wagen in TT*

Der Hupac-Taurus fährt in G (Bild) sowie in TT zum Fachhandel. Beide E-Lokmodelle erscheinen im Hobby-Programm der Sonneberger, ebenso die beiden TT-Modelle des ICE 3-Sitzwagens erster Klasse mit Stromabnehmer und des ICE 3-Sitzwagens zweiter Klasse. Zur Classic-Produktlinie in H0 gehören die DRG-Schürzeneilzugwagen zweiter/dritter Klasse, BC4üp, und dritter Klasse, C4üp. Info: www.piko.de.





hat für die Ausführung als kanadischer Northlander (Bild oben) diverse Änderungen erfahren. DR-Fans werden mit einer Neuauflage der als Epoche-IV-218 beschrifteten Altbau-E-Lok bedacht. Für Freunde gepflegten Rangierens fertigt Roco die altrote DB-212 mit Rangierkupplung. Für den italienischen Inlandsverkehr der Epoche IV legen die Österreicher die vierachsigen Serie-50 000-Altbau-Reisezugwagen wieder auf. Info: www.roco.cc.



JOUEF ▸ *OCEM-Wagen der SNCF in H0*

In der frühen Epoche III herrschte auch bei der Französischen Staatsbahn (SNCF) noch das Dreiklassensystem: Aus dieser Zeit stammt das Vorbild für den OCEM-Abteilwagen erster und zweiter Klasse in Dunkelgrün mit schwarzem Dach. Jüngste Version des modernen Getreide-Schüttgutwagens ist das H0-Modell des bei der SNCF eingestellten Silowagens der CTC. Info: Hornby Deutschland GmbH, Tel. (09563) 50360, Internet: www.hornby-deutschland.de.

WEINERT ▸ *VT 10.501 Senator in H0*



Wie üblich in feinster Modellausführung liefert Weinert den VT 10.501 Senator in vorbildgerecht siebenteiliger Ausführung für das Wechselstromsystem. Entgegen der sonstigen Gepflogenheit liefern die Bausatzspezialisten den Zug als Fertigmodell. Gleichstrommodelle und Teilbausätze folgen im Blockabstand. Info: Weinert Modellbau, Mittelwendung 7, 28844 Weyhe/Dreye, Tel. (04203) 9464, Internet: www.weinert-modellbau.de.

MODELLBAHN AKTUELL

TILLIG ▸ *Interregio-Set und Free-Lance-Lok in TT*

Das Interregio-Aus bei der Mehdorn-Bahn liegt noch keine fünf Jahre zurück, doch ist man schon geneigt, von der guten alten Zeit zu sprechen. Tillig legt ein IR-Set auf (Bild), bestehend aus je einem Aimz, Bimz und ARkimbz (Bistro-Wagen). Ob die Free-Lance-Lok, die Tillig BR 200 „Tillinchen" nennt (Bild), dafür die richtige Bespannung ist, mag der Käufer entscheiden. Infos: www.tillig.com.



S.E.S. ▸ *Anhänger HW 80.11 in H0 und TT*



Den in der DDR verbreiteten Anhänger HW 80.11 bieten die Berliner als fein graviertes Kunststoff-Fertigmodell an. Die Ladefläche kann gekippt (Bild links, H0) oder fahrbereit (Bild rechts, TT) dargestellt werden. Info: S.E.S. Modelltec GmbH, Breitenbachstr. 11-12, 13509 Berlin-Reinickendorf, Tel. (030) 41748702, Fax (030) 4148005, Internet: www.modelltec.de.

BORN ▸ *Wagen der Uerikon-Bauma-Bahn in H0*

Wie üblich in feinster Kleinserien-Qualität bietet das Modellbaustudio Born zwei Wagen der schweizerischen Uerikon-Bauma-Bahn an. Erhältlich sind Fertigmodelle des BC2 (Bild) und des C2. Info: Modellbaustudio Born, Kluggasse 12, CH-8640 Rapperswil, Tel. (0041) (55) 2111303, Internet: www.modellbaustudio.ch.



TRIX ▸ *SETG-Holztransportzug in N und Rheingold-Aussichtswagen in H0*



Bespannt mit einer E-Lok der ÖBB-Reihe 1116 in SETG-Beschriftung (Bild) geht der Holzabtransport mit drei SBB-Rungenwagen der Bauart Snps (Bild) auf N-Gleisen vonstatten. In der Epoche-III-Version als V 60 414 (Bild) kommt die Minitrix-Diesellok jetzt zu Rangiereinsätzen bei der Modell-Bundesbahn. Zwei Epochen, zwei nur auf den ersten Blick ähnliche Bundesbahn-Farbgebungen: Der H0-Schnellzugwagen Bm234 in Ozeanblau-Beige repräsentiert den Fernverkehr der 70er-Jahre, während der Rheingold-Panoramawagen AD4üm-62 in Blau und Elfenbein (Bild) den hochklassigen F-Zugverkehr der 60er-Jahre im Modell aufleben lässt. Info: www.trix.de.



LENZ ▸ *Beige-ozeanblaue 211 in 0*

„Der Lenz ist da!“, dürfen nun auch Spur-0-Bahner ausrufen, die ein Faible für die Epoche IV haben. Vorbildgerecht in den Farben Beige und Ozeanblau lackiert und beschriftet und natürlich mit allen digitalen Funktionen (beispielsweise Originalsound, Rangierkupplung und unterbrechungsfreie Spannungsversorgung) ihrer Epoche-III-Schwester rollt nämlich 211055 an. Info: www.lenz-elektronik.de.

LILIPUT ▸ *ÖBB-Tenderlok 931359 in H0*



Liliput wirbt mit 931359 um die Gunst der H0-Modellbahner. Vorbildgerecht ist das weitgehend aus Metall bestehende Modell mit Speichen-Vor- und -Nachlaufrädern aus demselben Material ausgestattet. Der Antrieb ermöglicht vorbildgerechte Fahrleistungen bei niedrigem Geräuschpegel. Beidseitig trägt die Lok Kurzkupplungskulissen mit Normschacht. Info: www.liliput.de.

NOCH ▸ *Zirkus-Spiellandschaft in H0*



Kaum auf der Spielwarenmesse ausgestellt und schon erhältlich: Passend zur H0-Startpackung Circus Mondolino von Märklin (ebenfalls eine Messeneuheit für 2008) liefert Noch die passende Spiellandschaft. Natürlich passt die Landschaft auch zu Gleissystemen anderer Hersteller. Aufgebaut ist das dreiteilige Gelände 166 x 95 cm groß und 22 cm hoch. Sogar durch einen Tunnel fahren die Züge. Die Landschaft besteht aus strapazierfähigem Kunststoff, den man notfalls auch einmal betreten kann. Die Oberfläche darf der Nachwuchs mit der beiliegenden Kreide gestalten. Mit einem feuchten Schwamm lässt sich das Gemälde wieder entfernen. Info: Noch GmbH, Lindauer Str. 49, 88239 Wangen, Tel. (07522) 97800, www.noch.com.

Modellbahn Aktuell

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 20 JAHREN: *Modellbahnzirkel „Glück Auf"*



● Im Märzheft 1988 wurde der seinerzeit über 15 Jahre bestehende Modellbahnzirkel „Glück Auf" vorgestellt. Kernstück der Arbeit war die H0-Großanlage, in die Vorbilder der Umgebung eingebettet wurden, wie zum Beispiel der Bahnhof Hohenstein-Ernstthal (Bild). Außerdem widmeten sich die Freunde der Überlandstraßenbahn Hohenstein-Ernstthal – Oelsnitz, die damals bereits Geschichte war. Als Modellbahnclub gibt es den Zirkel heute immer noch, seit 2001 werden in der Adventszeit Ausstellungen durchgeführt. So ist es diesem Club beispielsweise zu verdanken, dass die Erinnerung an das Empfangsgebäude von Hohenstein-Ernstthal erhalten bleibt: Das Vorbild verschwand Ende vergangenen Jahres.

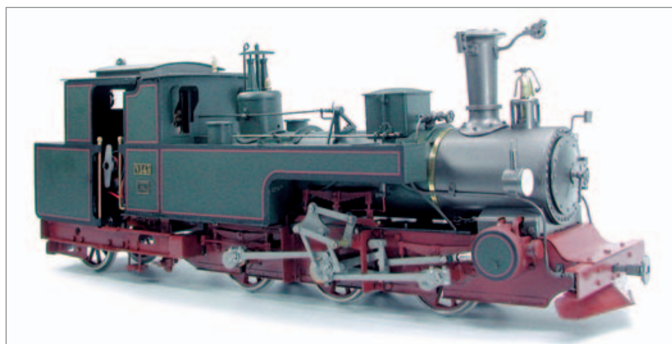
MÄRKTE

Osteuropa

● Bereits seit einigen Jahren koordinieren mehrere Modellbahnhersteller ihr Engagement in den neuen EU-Beitrittsländern Osteuropas, aber auch in Russland. Die Firmen Auhagen, Gützold, Pmt, Herpa, Modelleisenbahn GmbH (Roco) und Noch setzen beispielsweise auf gemeinsame Messeauftritte und einen gemeinsamen Außendienst, Vertreter sind mit einer abgestimmten Produktpalette zu den dortigen Fachhändlern unterwegs. Speziell in Tschechien, der Slowakei und Ungarn ist das Wachstum des Modelleisenbahnmarktes spürbar. Eigene Geschäfte oder Filialen strebt der Verbund hingegen nicht an, anders als Märklin: Der Göppinger Hersteller hat Ende 2007 einen „Flagship Store" in Moskau eröffnet.

ACCUCRAFT

Echtdampf-IIIk für IIm/IIe



Sächsischer Charakterkopf in 1:20,3: Für die Gartenbahn lässt Lorenz Schug präzise Nachbildungen der IIIk fertigen.

● Exklusiv für MBV Schug fertigt Accucraft die Live-Steam-Dampflok IIIk. Das im Maßstab 1:20,3 entstehende Echtdampf-Modell ist ab einem Radius von 117 cm einsetzbar und kann von der Kabine aus bedient werden oder wird für den Betrieb mit Funkfernsteuerung vorbereitet geliefert. Damit auch alle Gartenbahner etwas von der feinen Sächsin haben, rollt sie für die Spurweiten IIe (32 mm) und IIm (45 mm) an. In beiden Fällen bringt Butangas die 4,1 kg schwere IIIk auf Touren. Die Reihenfolge der Auslieferung richtet sich nach dem Bestell-Eingang. Bis zum 25. Februar gewährt Lorenz Schug noch einen Vorbestell-Rabatt. Info: MBV Schug, Neustraße 18, 54340 Detzem, Tel. (06507)802326, Fax (06507) 802327, Internet: www.accucraft.de.



MESSE-KALENDER

13.–16. MÄRZ 2008: Faszination Modellbau, Sinsheim.

28.–30. MÄRZ 2008: Wunderwelt Modellbau, A-St. Pölten.

16.–20. APRIL 2008: Intermodellbau, Dortmund.

2.–4. MAI 2008: Modellbau, Freiburg.

SCHAUANLAGE BAD DRIBURG

MO 187 wächst

● Seit Oktober 2005 kann die Modellbahnschau „MO 187" im historischen Güterschuppen von Bad Driburg bestaunt werden. Über die Anlage mit den Bahnhöfen Ottbergen und Bad Driburg selbst haben wir im MODELLEISENBAHNER in loser Folge ausführlich berichtet. Mittlerweile haben über 40000 Besucher die Zeitreise in die 1970er-Jahre unternommen, und die Gäste kommen nicht nur aus Ostwestfalen, sondern aus ganz Deutschland und dem angrenzenden Ausland. Bereits seit Januar 2007 laufen Erweiterungsarbeiten, die im Laufe dieses Jahres der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Aus den bisher 60 Quadratmetern werden dann gut 100 Quadratmeter geworden sein, die neuen Teile sollen vor allem die typische Landschaft des Weserberglandes und die Architektur seiner Bauten nachempfinden. Doch auch dabei wird es nicht bleiben: An „MO 187" wird auch danach weiter gebaut. Öffnungszeiten und weitere Informationen können unserer Rubrik Dauerausstellungen in „Termine + Treffpunkte" auf Seite 90 in dieser Ausgabe sowie der Homepage www.mo187.de entnommen werden.

MODELLBAHNWELT OBERHAUSEN

Das Revier vorgestern und heute



Modellbahnwelt Oberhausen: In einer angemieteten ehemaligen Kfz-Halle ist der Rohbau der in S-Form errichteten Segmentanlage schon weit fortgeschritten.

● Ein ehrgeiziges Projekt nimmt derzeit in Oberhausen Gestalt an. Mit der Deutschen Bank als Kreditgeber im Rücken realisiert Georg Rinneberg, wovon viele Modellbahner und -bahnerinnen nur träumen können: Auf insgesamt 800 Quadratmetern entstehen im Maßstab 1:87 Teile des Ruhrgebiets, unter anderen die Essener Weltkulturerbe-Zeche Zollverein, die Bahnbetriebswerke Bochum-Dahlhausen und Oberhausen-Osterfeld sowie die Hochofenanlagen der Hüttenwerke Oberhausen (HOAG). Seit Anfang Dezember wird am ersten Bauabschnitt, der das Ruhrgebiet um 1965 zum Vorbild hat, gearbeitet. Mit inzwischen 25 festen Kräften, zu denen sich zwischen den Feiertagen vorübergehend auch Rinnebergs Sohn Max, angehender Steuerfachangestellter, gesellte, gehen die Arbeiten in einer angemieteten Halle zügig voran. Unternehmensberater Georg Rinneberg, Geschäftsführer der „Modellbahnwelt Oberhausen Beteiligung GmbH", ist hinsichtlich des Zeitplans optimistisch: „Für uns ist der 1. August 2008 der Stichtag." Dann nämlich soll das derzeit noch im Planungsstadium befindliche endgültige Domizil, ein Hallenbau mit einer Betriebsfläche von über 3000 Quadratmetern, zumindest bezugsfertig sein. In bester Lage jedenfalls, direkt neben Sealife und in unmittelbarer Nähe des „CentrO", Oberhausens Einkaufs- und Vergnügungszentrum. Nach dem Umzug wird der zweite Bauabschnitt in Angriff genommen, das Ruhrgebiet heute.



Fotos (2): Haucke

Verwirklicht derzeit in Oberhausens neuer Mitte einen Modellbahntraum: Georg Rinneberg.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg (Ltg.), Caroline Becker

ANZEIGEN
Nelly Palkies, Telefon (07524) 9705-40
Elke Noatnick, Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de
Anzeigenpreisliste Nr. 20, gültig ab Heft 1/2007, Gerichtsstand ist Bad Waldsee

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
PMS Presse Marketing Service GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon (0211) 690789-18
Fax (0211) 690 789-80
E-Mail: modelleisenbahner@pms-abo.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Breslauer Straße 5, 85386 Eching
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28, BLZ 60000



Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-33
Geschäftsführung
Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
ISSN 0026-7422



Foto: Chocholaty





Foto: Tiedtke

DEM STEILHANG DIE ZÄHNE GEZEIGT

Jörg Chocholaty baut ein H0-Diorama nach Motiven der früheren Zahnradbahn Honau – Lichtenstein.

KALKTRANSPORT IM RÜBELAND

Michael und Helmut Müller lassen auf ihrer TT-Rübelandbahn die Dampf-Ära aufleben.

www.vgbahn.de

www.modelleisenbahner.de



ENDSTATION SEHNSUCHT: GRENZBAHNHOF

Gutenfürst, einst hermetisch abgeriegelt, heute nur noch Bedarfshaltepunkt: Reichsbahner Uwe Richter erinnert sich.



Fotos: Haucke

Das April-Heft erscheint am **19. März** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

Foto: Haucke



WILDER OSTEN GANZ EXKLUSIVE

Ronny Müller ist erklärter US-Fan: Seit 2001 wächst seine Gartenbahnanlage in Reichenbach stetig.

ZWEIMAL UMGESPANNT

Die Hohenfurther Lokalbahn fährt seit ihrer Eröffnung 1913 elektrisch, aber die Spannung wechselte.



Foto: Wollny

Außerdem

Die PC-Alternative

Neues von Groupie-MEB-Tron: Die nicht kommerzielle Steuerung per Computer macht Fortschritte.

Nürnberg im Blick

Im zweiten Teil stellen wir die Messeneuheiten der Kleinserien-, Zubehör- und Elektronikfirmen vor.

Europa-Initiative

Eurofima, Teil 2: Insgesamt rund 500 Reisezugwagen des neuen Standards wurden ausgeliefert.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.